CERNESIN

Publicaţie editată de
Statul Major al Forţelor Aeriene

Nr. 3 (88) ■ 2006

File Edit View Favorites Tools Help

Back Forward Up Search Folders History Move To Copy To Delete Undo Views

Address CUPRINS

CER SENIN

- Arhiva – www.roaf.ro
  - Nr. 1 – 8/2005
- Nr. 1/2006
- Nr. 2/2006
- Nr. 3/2006
  - CUPRINS
    - Agendă (4)
    - Interviu – Restructurarea Forțelor Aeriene Române a fost finalizată, în fapt, la 1 iunie 2006 (10)
    - Eveniment – 25 de ani de la zborul primului cosmonaut român, Dumitru-Dorin Prunariu (12)
    - Instrucție (16)
    - Printre aviatori – Raiduri în puterea nopții (18)
    - NATO – în schimbare (22)
    - Album "Cer Senin" – Patriot (26)
    - Agendă NATO (28)
    - Forțele Aeriene în lume (29)
    - Simpozion – 120 de ani de la nașterea savantului Henri Coandă (32)
    - Cazuri speciale – 107 secunde cât o viață! (33)
    - Centenar "Traian Vuia" (34)
    - Aniversare – Semicentenarul elicopteriștilor (38)
    - La Școala de Aplicație a Forțelor Aeriene (40)
    - Bilanț (42)
    - Schimb de experiență – Oaspeți olandezi la Academia Forțelor Aeriene "Henri Coandă" (44)
    - Student militar în Țara Soarelui Răsare (46)
    - File de istorie – Dezvoltarea artileriei și rachetelor sol-aer în perioada 1970 – 1989 (2) (48)
    - Info (50)
- LECTURĂ PLĂCUTĂ!

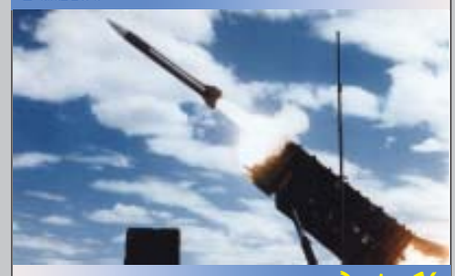
Interviu

Pagina 10

Eveniment

Pagina 12

Patriot



Pagina 26

Reportaj

Pagina 40

Schimb de experiență

Pagina 46

Meridianele întoarcerii

Toate întoarcerile acasă sunt așteptate.

Dorite ca pe un semn al izbânzii, trăite ca pe o răsplată a drumului greu, intrate în viață ca pietre prețioase într-un scrin ferecat al sufletului de om, întoarcerile au ceva dumnezeiesc în calda lor binefacere. Fac inima și mintea să se primenească cu acel nou început ce răsare din fiecare sfârșit. Lasă loc poveștii de lângă faptă.

***Piloții aeronavelor de transport**, oamenii aceia care fac lumea mai mică pentru a putea fi cuprinsă sub arcul de curcubeu al minții omenești, zidesc întoarcerile cu aterizări pe aeroportul din pridvorul devenirii umane. Le întăresc cu sudoarea izvorâtă din ascuțimea minții, își temperează mândria sub demnitatea faptelor simple, de profesioniști, sfințind cu semnele firii omului "mersul" prin aer și întoarcerea acasă. După puteri, cu calități, fără greșeală.*

După ce umbli pe acoperișul lumii legând nordul de sud și împerechind răsăritul cu apusul, după ce misiunile îți impun să străbați lumea peste toate meridianele, ți se face deodată dor de mama ta, de frate, de tată și de soră, de vecinul tău, de satul sau orașul tău, de țara ta. Îndepărtata decolare pare uitată, în icoana minții se zămislește aterizarea, roade în suflet caria despărțirii și la fereastra inimii bate dorul. Păstrând toate aceste legături pământene, realizezi simplu că ele îți sunt promisiunea aterizării. Un om obosit de truda zilnică, peste un drum de aer deasupra de țară, vara sub arșiță, iarna peste troiene, înaintează cu speranța că ajunge acasă. Că aterizează. Trebuie doar să nu piardă din minte și din ochi acel aeroport. Pentru asta îi rămâne mintea trează, îl veghează judecata, trăgând linia orizontului mai aproape.

După lunga iarnă a despărțirii, răzbați în primăvara regăsirii. Poate doar pentru că așa este legea firii. Însă, mai mult ca sigur, dincolo de orice reguli nescrise ale profesiei lor, echipajele avioanelor de transport se întorc să ne aducă din țările unde noi nu ajungem niciodată, o picătură de aur din soarele deșertului, o fărâmă din frumusețea locului neumblat, o secundă din timpul marilor călătorii. Toate acestea unduite într-o lacrimă tainică, de bărbat, sub pleoapa închisă în somnul vital.

Întoarcerea acasă aduce trecutul în prezent.

Piloții avioanelor de transport trăiesc fiecare decolare ca pe o provocare și desăvârșesc întoarcerile ca pe răsplăți smulse cerului războinic și trufaș al acestei planete. Echipajele aeronavelor de transport fac drumurile scurte, urcușurile line și aterizările blânde. Brodează cerul nopții cu traiectorii luminoase, trag linii de forță peste curbura pământului, duc și aduc rostul major al faptelor umane, făcând meridianele mai scurte cu exact un zbor. Cât o viață. Cât un rost uman vrednic de admirație.

Comandor

DUMITRU BERBUNSCHI

Timp de trei zile, în perioada 15.06–17.06.2006, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene Române, **generalul-locotenent Gheorghe Catrina**, a vizitat detaşamentul ce reprezintă România în calitate de „Lead Nation" în structura de conducere şi coordonare a Aeroportul Internaţional din Kabul. Scopul a fost unul de evaluare, la jumătatea perioadei de timp în care profesioniştii categoriei noastre de forţe acţionează în cadrul comandamentului ISAF (International Security Assistance Force) al NATO, din Afganistan. Cu acest prilej, liderul Forţelor Aeriene Române a avut mai multe întrevederi cu comandantul ISAF, **generalul-locotenent David J Richards,** precum şi cu alţi oficiali din structurile militare, purtând discuţii cu privire la aportul Forţelor Aeriene în cadrul organismelor de comandă şi de coordonare a activităţii aeroportuare, de pe Aeroportul Internaţional Kabul.

SEMNELE PROFESIONALISMULUI ROMÂNESC PE PĂMÂNT AFGAN

"Un proiect viabil"

"Cred că cel mai bun lucru pentru afgani, nu este să lupte împotriva militarilor români, ci să-i ajute, să coopereze cu aceştia, pentru ca, prin această colaborare, să poată fi exprimat interesul părţilor de a crea o imagine pozitivă a viitorului poporului afgan. Acelaşi lucru este dorit de toate cele 36 de ţări participante la acest efort de reconstrucţie a Afganistanului, de stabilizare a planului politic intern, drept pentru care am pus la dispoziţie toate resursele necesare. Avem un plan bun, avem un proiect viabil, însă fără colaborarea tuturor părţilor implicate, sunt şanse minime de reuşită. Tot în acest context intenţionăm ca, din luna septembrie, să diminuăm structura militară, intenţionând să ne axăm pe prezenţa în zonă a structurilor civile, în special cele administrative".

General-locotenent David J Richards, comandantul ISAF

În vizită la "Rechinii Albi"

„Vă admirăm munca"

„În numele oamenilor din Forţele Aeriene Române şi al camarazilor mei, ţin să vă mulţumesc în cel mai sincer mod de această primire prietenească şi caldă, în tabăra românească din Baza Aeriană Kandahar. Ne onorează atenţia dumneavoastră şi suntem mândri de faptele pe care le realizaţi. Vă admirăm munca. Ştiu că întotdeauna, noi, componenta aeriană a misiunii româneşti din cadrul „ENDURING FREEDOM", am avut un real sprijin din partea Forţele Terestre, am avut aproape oameni ca voi cu care, umăr lângă umăr, am desăvârşit operaţiunile externe. Bazată pe încredere şi sprijin reciproc, construcţia noastră are şanse de reuşită. Semnele sunt dintre cele mai bune".

General-locotenent Gheorghe Catrina,
şeful Statului Major al Forţelor Aeriene Române

"Fapte, nu vorbe"

Prima escală din raidul afgan s-a petrecut vineri, 16 iunie 2006, în Baza Aeriană Kandahar, unde delegaţia română a fost primită de comandantul Batalionului 341 Infanterie „Rechinii Albi", **locotenent-colonelul Vasile Vreme.**

Încartiruiţi în tabăra românească, oaspeţii din ţară s-au bucurat de o primire deosebită. Pe parcursul întregii zile, delegaţia condusă de liderul Forţelor Aeriene Române s-a familiarizat cu misiunile de bază ale Batalionului 341 Infanterie, a vizitat întreaga tabără de la parcul auto până la infirmerie, de la bibliotecă până la biserică, discutând cu militarii subunităţilor de luptă. La capătul unei experienţe unice, din care nu a lipsit pregătirea şi executarea unei misiuni de patrulare şi transport de ajutoare într-un sat afgan învecinat bazei, fiecare om din delegaţie a dedus, fără echivoc, faptul că deviza „Rechinilor Albi" – „Fapte, nu vorbe" – este onorată.

Ceremonia de dezvelire a monumentului ridicat de detaşamentul Forţelor Aeriene Române ce reprezintă România, în calitaet de "Lead Nation", în structura de conducere şi coordonare a KAIA

Şeful Forţelor Aeriene Române, generalul-locotenent Gheorghe Catrina şi generalul-locotenent David J. Richards, comandantul ISAF

Ziua Aviaţiei Române, sărbătorită la Kabul

La 17 iunie 1910, pe câmpul de luptă de la Cotroceni se scria una din paginile de aur ale istoriei aviaţiei române şi mondiale. Aurel Vlaicu decola spre înaltul de azur al cerului cu primul avion proiectat şi construit în România. În semn de aleasă cinstire şi recunoştinţă a acestui eveniment memorabil, la fiecare 17 iunie, sărbătorim Ziua Aviaţiei Române. În anul 2006, această zi a însemnat statornicirea unui alt bun început al Forţelor Aeriene Române, zidit la **poarta de intrare către lume a poporului afgan**, care este Aeroportul Internaţional Kabul.

Cu această ocazie, detaşamentul Forţelor Aeriene Române, condus de **comandorul Adrian Marinescu,** şi sub comanda directă a şefului Statului Major al Forţelor Aeriene, **generalul-locotenent Gheorghe Catrina,** a ridicat în faţa intrării principale a aeroportului Kabul, un monument simbolizând aripile româneşti, cinstind astfel onoarea şi prietenia poporului afgan.

Ceremonia a fost onorată de invitaţi din partea autorităţilor locale, de oficiali NATO din cadrul comandamentului ISAF, precum şi de profesionişti ai detaşamentelor româneşti dislocate în teatrul de operaţii din Afganistan.

Chiar dacă ziua copilului a trecut, liderul Forţelor Aeriene Române, **generalul-locotenent Gheorghe Catrina,** în buna regulă a generozităţii româneşti, a oferit un set de daruri, jucării şi obiecte de folosinţă imediată, copiilor de la grădiniţa aeroportului.

Seara românească din cadrul dineului oferit la casa naţiunii conducătoare, a dus lângă inimile oamenilor de acolo, aflaţi la mii de kilometri distanţă de casă şi de cei dragi, Ansamblul "Doina" al Ministerului Apărării Naţionale şi grupurile "Essenza" şi "Bordo". Toate acestea, ca un semn sincer şi curat de „Cer Senin".

Comandor
DUMITRU BERBUNSCHI

Delegaţia României, în vizită la grădiniţa Aeroportului Internaţional Kabul

VIZITĂ DE INFORMARE ÎN SUEDIA

O delegaţie condusă de şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, **generalul-locotenent Gheorghe Catrina**, a efectuat, în perioada 14-18.05.2006, o vizită de informare în Suedia.

Delegaţia a fost însoţită de **colonelul dr. Teodor Repciuc**, ataşatul român al apărării la Copenhaga, iar programul activităţii a cuprins întrevederi şi discuţii cu **secretarul de stat Jonas Hjelm** şi cu comandantul suprem al Forţelor Armate Suedeze, **generalul Hakan Syren**. În cadrul discuţiilor au fost prezentate capabilităţile curente şi direcţiile de transformare ale Forţelor Armate Suedeze.

De asemenea, au fost efectuate mai multe vizite, astfel: la Centrul de Simulare al Acţiunilor de Luptă aparţinând Forţelor Aeriene Suedeze, la Aripa de Aviaţie Skaroborg din cadrul Bazei Aeriene Satenas şi la sediul uzinei SAAB AB.

Pe parcursul vizitei, **generalul-locotenent Gheorghe Catrina** a efectuat un zbor de prezentare cu aeronava Gripen, prilej ce a evidenţiat calităţile acestui tip de avion de generaţia a IV-a.

Printre concluziile rezultate în urma activităţii s-a remarcat faptul că Forţele Aeriene ale Suediei întreprind demersuri similare ca majoritatea armatelor moderne, de adaptare a capabilităţilor la mediul internaţional de securitate actual. În acelaşi timp, Forţele Aeriene Suedeze îşi menţin şi îşi dezvoltă în continuare capacităţile care le permit atingerea obiectivelor specifice, în condiţiile statutului naţional de neutralitate. În acest sens, un accent deosebit vizează următoarele direcţii de acţiune: un nivel ridicat de interoperabilitate tehnică şi procedurală cu forţele aeriene ale statelor membre NATO; modernizarea continuă a echipamentelor, pentru a ţine pasul cu necesităţile operaţionale; antrenarea piloţilor în condiţii cât mai apropiate de cele reale, cu costuri reduse, prin utilizarea echipamentelor de simulare de ultimă generaţie, interconectate, ce permit implementarea de scenarii complexe.

Comandor dr.
GEORGE GHEORGHE

VIZITA ŞEFULUI STATULUI MAJOR AL FORŢELOR AERIENE ÎN ISRAEL

În perioada 29-31.05.2006, o delegaţie a Statului Major al Forţelor Aeriene, condusă de **generalul-locotenent Gheorghe Catrina**, a efectuat o vizită de lucru în Israel.

Din partea ţării gazdă, delegaţia a fost condusă de şeful Forţelor Aeriene Israeliene, **generalul-maior Elyeezer Shkedy**.

Activitatea a permis informarea părţii române referitor la situaţia actuală şi tendinţele de evoluţie ale avioanelor de luptă aflate în dotarea Forţelor Aeriene Israeliene, precum şi schimbul de informaţii cu privire la organizarea structurii de aviaţie, a suportului logistic şi a asigurării comenzii-controlului mobile.

Pe parcursul vizitei, partenerii israelieni au accentuat experienţa deosebită pe care o deţin în utilizarea aeronavelor F-16 şi, implicit, în mentenanţa acestora şi instruirea piloţilor. Astfel, şefii de „module", pe linie de instruire, mentenanţă, şcoala de pregătire a tehnicilor, centrul de întreţinere, proiectare şi realizare a componentelor necesare reparării avioanelor, precum şi comandantul bazei de formare a piloţilor operaţionali au prezentat, pe scurt, principalele realizări pe care le au, precum şi modul în care toate acestea oferă Forţelor Aeriene Israeliene statutul de „gata de luptă" la capacitate maximă, în orice moment. Urmare a celor prezentate, în cea de-a doua zi, au fost vizitate baza de formare a piloţilor operaţionali pentru aeronavele F-16 (Operational Training Unit) şi centrul principal de mentenanţă.

Totodată, în cadrul vizitei au fost abordate principalele repere ale instruirii „internaţionale", cu precădere în privinţa executării exerciţiilor comune româno-israeliene din anii precedenţi, precum şi activităţile pregătitoare pentru exerciţiul ce urmează a se desfăşura în cursul acestui an.

VIZITA ŞEFULUI STATULUI MAJOR AL FORŢELOR AERIENE PORTUGHEZE ÎN ROMÂNIA

Şeful Statului Major al Forţelor Aeriene Portugheze, **generalul Manuel Jose Taveira Martins**, a vizitat, în perioada 09–11.05.2006, mai multe facilităţi aparţinând Forţelor Aeriene Române.

Activitatea s-a desfăşurat la invitaţia şefului Statului Major al Forţelor Aeriene Române şi a cuprins briefing-uri, întâlniri cu personalul de conducere din cadrul Forţelor Aeriene Române, vizitarea bazelor aeriene de la Otopeni şi Feteşti, precum şi vizitarea societăţii IAR Braşov SA.

Pe timpul primirii oficiale de la sediul Statului Major al Forţelor Aeriene au fost prezentate principalele aspecte referitoare la procesele de transformare, modernizare şi achiziţii ale Forţelor Aeriene Române, relaţionate cu Obiectivele Forţei şi Ofertei de Forţe puse la dispoziţia NATO, precum şi pentru îndeplinirea misiunilor naţionale.

În cadrul vizitelor efectuate la Baza 90 Transport Aerian şi la Baza 86 Aeriană Feteşti au fost prezentate, pe scurt, principalele aspecte legate de istoricul unităţilor, structura şi misiunile bazelor, dotarea tehnică şi acţiunile desfăşurate cu avioanele C-130 în Afganistan şi Irak. De asemenea, au fost prezentate structura şi misiunile îndeplinite la nivel naţional şi în cadrul NATINADS, precum şi capabilităţile operaţionale integrate în avioanele MiG-21 prin programul LanceR.

La Comandamentul Operaţional Aerian Principal, delegaţiei oaspete i-au fost prezentate principalele aspecte referitoare la procesele de transformare şi modernizare ale Forţelor Aeriene, eforturile de integrare în structurile euro-atlantice şi de atingere a unui nivel ridicat al interoperabilităţii, cu accent pe exerciţiile derulate cu partenerii externi. Totodată, delegaţia portugheză a fost informată asupra capabilităţilor operaţionale actuale, asigurate în principal prin Centrul de Raportare şi Control, structura definită în cadrul Comandamentului Operaţional Aerian Principal pentru îndeplinirea misiunilor specifice în cadrul Sistemului Integrat NATO de Apărare Aeriană – NATINADS.

Şeful delegaţiei portugheze, **generalul Manuel Jose Taveira Martins**, a apreciat eforturile Forţelor Aeriene Române pentru îndeplinirea cerinţelor necesare compatibilităţii cu structurile similare NATO, a constatat probleme similare referitoare la organizarea şi funcţionarea actuală a celor două Forţe Aeriene şi a evidenţiat necesitatea organizării, într-un viitor apropiat, a unor întâlniri între specialişti, precum şi a unor exerciţii bilaterale la nivelul Forţelor Aeriene din cele două ţări.

Căpitan-comandor
DAN ŞULARIU

VIZITA ÎN ROMÂNIA A ŞEFULUI FORŢELOR AERIENE SPANIOLE

Delegaţia spaniolă condusă de şeful Forţelor Aeriene Spaniole – **generalul Francisco Jose GARCIA DE LA VEGA** – a efectuat, în perioada 19–22.06.2006, o vizită în România, fiind primită de către şeful Statului Major al Forţelor Aeriene Române, **generalul-locotenent Gheorghe CATRINA**.

Briefing-ul privind Forţele Aeriene Române a detaliat aspecte esenţiale ale compunerii, dotării, modernizării şi restructurării categoriei noastre de forţe, iar următoarele secvenţe ale vizitei au creat o imagine cuprinzătoare a forţelor şi mijloacelor de luptă din dotarea bazelor aeriene. Astfel, la Baza 90 Transport Aerian Otopeni au fost dezbătute aspectele esenţiale privind misiunile executate cu aeronavele C-130 Hercules în Afganistan şi Irak, precum şi posibilităţile de luptă ale elicopterului IAR-330 SOCAT, cu care oaspeţii spanioli s-au deplasat la Baza 86 Aeriană Feteşti. Expoziţia statică cu tehnica de luptă din dotare, vizitarea "celulei de alarmă", turnului de conducere a zborului şi hangarului multifuncţional, au întregit tabloul general al punctelor de interes. Încheiat cu o şedinţă de lucru la Comandamentul Operaţional Aerian Principal, întregul traseu românesc al delegaţiei spaniole a oferit prilejul schimbului de informaţii utile privind structurile de aviaţie, suportul logistic şi asigurarea comenzii şi controlului.

Căpitan-comandor
RĂZVAN ŞTEFĂNESCU

Colaborare între Forţele Aeriene ale României şi Greciei

O delegaţie aparţinând Statului Major al Forţelor Aeriene Elene, condusă de generalul de brigadă Antonis Atmatzakis a efectuat, în perioada 22–25. 05. 2006, o vizită de lucru la Statul Major al Forţelor Aeriene Române.

În urma întrevederilor avute cu delegaţia română condusă de **generalul de flotilă aeriană Ion Ştefan**, au fost stabilite datele preliminare pentru iniţierea unor antrenamente în comun între Forţele Aeriene ale României şi Greciei, la nivel de escadrilă de vânătoare.

În cadrul activităţii au fost vizitate Baza 86 Aeriană Feteşti şi locaţia Mihail Kogălniceanu, vizite în urma cărora delegaţia elenă a concluzionat că facilităţile Forţelor Aeriene Române satisfac cerinţele operaţionale de dislocare pentru o escadrilă de aviaţie de vânătoare.

În acest context, partea elenă a propus ca primul exerciţiu să se desfăşoare în Grecia în anul 2007, urmând ca în anul 2008, exerciţiul să aibă loc în România.

Conform solicitărilor premergătoare activităţii, formulate de partener, pe durata discuţiilor s-au abordat următoarele probleme: ◆ tipul de aeronave care pot fi dislocate; ◆ perioada aproximativă a desfăşurării exerciţiilor; ◆ pachete de forţe participante; ◆ tipurile de misiuni ce vor fi executate pe durata exerciţiilor; ◆ locaţia pentru desfăşurarea exerciţiilor etc.

Căpitan-comandor
ADRIAN ILIE

În perioada 22–26.05.2006 s-a desfăşurat, sub coordonarea Comandamentului Operaţional Aerian Principal – COAP, exerciţiul „AIR POLICING-1", în cadrul căruia au fost evaluate următoarele structuri: patrula ADI (Air Defence Infrared) dislocabilă din cadrul Bazei 71 Aeriană şi forţele destinate serviciului de luptă „Poliţie Aeriană“ aparţinând Bazei 71 Aeriană şi Bazei 86 Aeriană.

Scopul exerciţiului a constat în antrenarea forţelor participante şi evaluarea intermediară (certificarea naţională) a forţelor care execută serviciul de luptă „Poliţie Aeriană“.

În acest sens, scenariul exerciţiului a urmărit realizarea unui cadru adecvat pentru antrenarea şi evaluare intermediară simulând condiţiile de pace, criză şi război şi asigurând, prin succesiunea evenimentelor, un ritm susţinut al acţiunilor forţelor participante atât ziua, cât şi noaptea.

Evaluarea forţelor s-a desfăşurat conform manualului de evaluare tactică al SHAPE, iar exerciţiul a beneficiat de asistenţă din partea structurii de evaluare tactică (TACEVAL) de la CC Air Izmir, prin prezenţa a 3 ofiţeri pe domeniile Flying Units (formaţiuni de zbor), ASACS (Air Surveillance and Command System – Sistemul de Supraveghere şi de Conducere Aeriană) şi logistică.

În comparaţie cu exerciţiul de evaluare iniţială desfăşurat în toamna anului trecut, s-au constatat o serie de progrese, cum ar fi: ◆ conferinţele de planificare şi-au atins în totalitate obiectivele, permiţând organizarea şi desfăşurarea în condiţii foarte bune a exerciţiului; ◆ toate documentele naţionale necesare desfăşurării exerciţiului au fost emise în timp oportun; ◆ echipa de planificare a fost funcţională şi a colaborat eficient cu celelalte structuri implicate; ◆ limba engleză a fost utilizată în toate evenimentele relevante ale exerciţiului; ◆ misiunile planificate s-au executat în totalitate, conform planificărilor.

Comandor DORIN ILIE

1 iunie – Ziua Eroilor Neamului

Foto: CĂTĂLIN OVREIU

În data de 1 iunie a.c., Ziua Sfântă a Înălțării Domnului, militarii români și-au comemorat eroii căzuți pe câmpurile de onoare ale războaielor purtate pentru obținerea statului actual. Cu acest prilej, Statul Major al Forțelor Aeriene a organizat o serie de manifestări în diverse locații, dorind ca această sărbătoare să prezinte un caracter național.

Astfel, pe lângă evenimentele desfășurate în garnizoana București, la Cimitirul „Filantropia", Cimitirul „Eroilor Revoluției", Monumentul Eroilor din al Doilea Război Mondial, Cimitirul „Reînvierea" sau Mormântul Ostașului Necunoscut la care a ținut să participe conducerea Forțelor Aeriene Române, au mai fost desfășurate evenimente similare și în alte localități și garnizoane din țară. În ansamblu, peste 15 orașe și comune au găzduit pe cei aproximativ 240 de militari care au ținut să-și exprime sentimentele față de faptele celor ce s-au jertfit pe câmpurile de luptă.

Un ceremonial aparte, care a smuls din partea asistenței lacrimi de mândrie și a produs o emoție deosebită, a fost cel organizat la Mormântul Ostașului Necunoscut unde, în prezența șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, **generalul-locotenent Gheorghe Catrina,** s-a desfășurat un ceremonial militar și religios deosebit. Muzica militară, slujba oficiată și cuvintele șefului Forțelor Aeriene, care au reflectat, de asemenea, sentimentul de adâncă emoție și nețărmurită mândrie față de eroii neamului românesc, au conferit acestui eveniment o imagine demnă de respectul cuvenit celor comemorați.

De asemenea, s-a evidențiat și manifestarea de la Universitatea Națională de Apărare unde, alături de locțiitorul șefului Forțelor Aeriene Române, **generalul-maior dr. Mihail Orzeață,** au fost prezenți la depunerea de coroane organizată la Monumentul Eroilor, președintele Senatului, Nicolae Văcăroiu, cadre din conducerea Ministerului Apărării Naționale, Ministerului Administrației și Internelor, Serviciului Român de Informații, veterani de război și cadre militare în rezervă și în retragere.

Defilarea companiei de gardă, care a prezentat onorul participanților, la încheierea ceremonialului militar, a întregit efortul Statului Major al Forțelor Aeriene de a aduce în inimile românilor jertfa eroilor săi.

Plutonier-major
SORIN SĂFTOIU

Elevi de liceu la Baza 90 Transport Aerian

La începutul lunii mai, Baza 90 Transport Aerian – Otopeni a primit vizita unei clase de elevi a Liceului Iulia Hașdeu din Capitală. Scopul întâlnirii a constat în orientarea profesională a tinerilor de clasa a XI-a pentru îmbrățișarea, în viitor, a carierei militare.

Discuțiile au început prin prezentarea structurii și a organizării bazei aeriene și au continuat cu explicații amănunțite privind învățământul militar.

Entuziasmul elevilor a atins cote maxime în momentul vizitării hangarului, locul unde aeronavele sunt adăpostite în așteptarea misiunilor. Vizitatorilor li s-a permis accesul la bordul avionului C-130 Hercules, fiind impresionați de imensitatea aeronavei, apoi în avioanele An-24 și An-26, unde au aflat amănunte privind diversitatea tipurilor de misiuni pe care le pot executa aceste păsări de oțel. Întrebările nu s-au lăsat așteptate, iar răspunsurile oferite de personalul bazei implicat au atins așteptările tinerilor.

În puținul timp petrecut printre aviatori, liceenii au avut ocazia să surprindă decolările unui elicopter IAR-330 Puma și a unui elicopter IAR-316 Allouete.

Următoarea oprire a grupului de elevi a fost la noua locație a Muzeului Aviației din str. Fabrica de Glucoză, nr. 2–4 (Pipera), unde numeroasele informații primite au declanșat alt tir de întrebări.

Datorită impactului pozitiv realizat în rândul tinerilor vizitatori, Statul Major al Forțelor Aeriene și-a propus să mai inițieze astfel de activități, benefice atât pentru viitorii studenți, cât și pentru instituția militară.

MONICA ARDELEANU
Relații Publice/SMFA

"SFATUL PSIHOLOGILOR"

În perioada 29.05–02.06.2006 a avut loc, la Statul Major al Forțelor Aeriene, convocarea anuală pe linia cunoașterii și asistenței psihologice cu personalul specializat, din cadrul categoriei noastre de forțe.

Organizată de Biroul Asistență Psihologică al Statului Major al Forțelor Aeriene, la convocare au fost invitați reprezentanți ai Secției de Psihologie din cadrul Statului Major General, precum și psihologi din Forțele Navale și din Forțele Terestre.

Conform programului convocării, activitățile desfășurate au constat în expuneri pe teme din domeniul cunoașterii și asistenței psihologice în armată, în general, și în Forțele Aeriene, în special.

„Așa cum se întâmplă de fiecare dată, dezbaterile realizate în cadrul acestor convocări pun într-o lumină nouă atât activitățile desfășurate de personalul specializat în domeniul cunoașterii și asistenței psihologice, cât și relațiile între acești <<medici ai sufletului și minții>> și persoanele pe care le consiliază. Relații care încet dar sigur, depășesc bariera reticenței și se plasează în zona încrederii reciproce. Așa cum, de altfel, este și firesc să fie", a sintetizat **căpitan-comandorul psiholog Florin Păun,** șeful Biroului Asistență Psihologică din Statul Major al Forțelor Aeriene, concluziile activității.

Căpitan MIRCEA BARAC

Restructurarea Forţelor Aeriene Române a fost finalizată, în fapt, la 1 iunie 2006

◆ Interviu acordat redacţiei *„CER SENIN”* de generalul-maior dr. NICOLAE MARINEL, şeful Resurselor din Statul Major al Forţelor Aeriene Române ◆

– Domnule general-maior dr., să plecăm de la premisa că resursele reprezintă punctul de sprijin al unei instituţii. Ce înseamnă pentru Forţele Aeriene gestionarea eficientă a acestora?

– Un interviu în paginile revistei Forţelor Aeriene Române este o onoare, însă rămân alături de cei care consideră că imaginea o construiesc faptele şi comunicarea permanentă, constructivă. Aceasta, cu atât mai mult cu cât gestionarea resurselor este o activitate extrem de complexă şi dinamică, ce trebuie să se realizeze, în mod imperativ, pe baza legislaţiei şi reglementărilor în vigoare.

Nu consider că resursele sunt un punct de sprijin exclusiv al activităţii organizaţiei militare, deoarece apreciez că în armată, la fel ca şi în societatea civilă, este funcţională corelaţia „cerere-ofertă“. În sistemul militar, oferta de resurse este dependentă de obiectivele forţei, de performanţele şi cerinţele îndeplinirii misiunii, toate acestea fiind stabilite de decidenţii politico-militari.

Problema reală o reprezintă echilibrul şi efectul utilizării resurselor existente, nu cât de mult depindem de mărimea şi calitatea lor. În Forţele Aeriene, gestionarea eficientă a resurselor se produce prin schimbarea raportului cheltuielilor pentru operare-mentenanţă, înzestrare şi infrastructură, în raport cu cheltuielile de personal, evident în favoarea primelor. Acest lucru a fost posibil atât prin planificarea şi desfăşurarea reorganizării, cât şi prin gestionarea pe baze de programe şi priorităţi a fondurilor materiale şi resurselor umane.

– În ce stadiu se află procesul de restructurare a Forţelor Aeriene, din punct de vedere al resurselor (umane şi materiale), la mai bine de doi ani de la integrarea Armatei României în NATO, domnule general-maior dr.?

– La 1 iunie 2006 restructurarea Forţelor Aeriene a fost, în fapt, finalizată, conform atât Forţei Obiectiv – 2007, cât şi etapei I din „Strategia de transformare a Armatei României în perioada 2006–2015". În acest scop, au fost atinse obiectivele privind numărul şi tipul de structuri planificate, precum şi numărul total de personal, cu respectarea plafoanelor maxime de efective finanţate pe corpuri de cadre.

Apreciez că procesul nu s-a desfăşurat la întâmplare, structurile existente fiind similare celor din ţările membre NATO, funcţionale şi pregătite să se adapteze noilor procedee de instruire şi de luptă, tehnicii şi misiunilor în continuă schimbare. Stadiul reorganizării permite ca, din acest an, obiectivul prioritar al Forţelor Aeriene să devină operaţionalizarea performantă, prin competenţa personalului şi întrebuinţarea mijloacelor de luptă moderne.

Restructurarea va continua, în mod firesc, ca parte a procesului de transformare a Armatei României. Însă, în ceea ce priveşte Forţele Aeriene, accentul va fi pus pe aspectele calitative, nu pe cele cantitative. Astfel, bazele aeriene, brigada de rachete sol-aer şi batalionul de radiolocaţie, ca structuri de bază, trebuie să fie preocupate de gestionarea cu eficienţă a propriilor resurse şi de pregătirea întregului personal. „Cosmetizările” sunt de aşteptat şi fireşti, urmare a aplicării, în continuare, de noi reglamente, cunoaşterii şi aprecierii experienţei altor armate, dar şi necesităţii alinierii la resurse internaţionale.

Prin procesul de restructurare rapid, dens şi ferm, am câştigat timp şi fonduri pierzând, uneori, oameni de valoare şi farmecul unor locuri de care ne-a legat, sentimental, profesia. Însă, fără acest efort nu am fi fost atât de aproape de integrarea în NATINADS, de modernizarea şi înzestrarea cu tehnică nouă, reprezentarea în structuri NATO, realizarea unei singure platforme de învăţământ pentru perfecţionarea pregătirii personalului, participarea la misiuni externe şi exerciţii multinaţionale, delimitarea responsabilităţilor majore de mentenanţă sau depozitare etc.

Consider că restructurarea, în forma ei dură cu oameni şi locaţii, aparţine trecutului, dar pe termen mediu şi lung ne aşteaptă sarcini chiar mai dificile cum ar fi: managementul carierei individuale care să reaşeze valorile pe locurile meritate, achiziţia şi întrebuinţarea a noi tipuri de tehnică extrem de scumpe, respectarea angajamentelor şi câştigarea respectului partenerilor de coaliţie, reconsiderarea locului educaţiei, valorificarea bunurilor excedentare şi multe altele.

– Care este, domnule general-maior dr., nivelul externalizării serviciilor în unităţile din teritoriu?

– Toate serviciile, stabilite prin ordine ale ministrului apărării naţionale, au fost externalizate în anul 2005, în majoritatea unităţilor din subordinea Statului Major al Forţelor Aeriene. Astfel, hrănirea, spălatul lenjeriei, mentenanţa tehnicii şi unele lucrări de reparaţii curente la

cazărmi au intrat în firescul vieţii de zi cu zi al unităţilor din subordine. Se poate adăuga paza experimentală, prin agent economic, a Batalionului Comunicaţii şi Informatică, precum şi declanşarea, în unele unităţi, a procedurilor de achiziţie a transportului personalului şi de întreţinere a spaţiilor exterioare şi interioare ale cazărmilor. Excepţiile le constituie deocamdată, în privinţa hrănirii, subunităţile izolate şi COAP (Comandamentul Operaţional Aerian Principal).

Experienţa acumulată ne permite să privim cu optimism generalizarea externalizării serviciilor chiar dacă, momentan, condiţiile de piaţă concurenţială şi interesele imediate, sunt dificultăţi reale şi greu de depăşit. Sunt convins că o atitudine proactivă, de sprijin a deciziilor în acest domeniu şi onestă în acelaşi timp, va demonstra avantajele procesului de externalizare pentru o armată care se respectă. Responsabilitatea acestui fapt revine, în exclusivitate comandanţilor, care trebuie să delimiteze, pe cât posibil, sarcinile administrative ale personalului propriu, de cele operaţionale.

Fără a fi convins că principalul dezavantaj îl reprezintă costurile mai mari datorită incapacităţii de a estima propriul efort şi eficienţa sa, în cazul unor structuri numeroase şi care au o încărcare a timpului de lucru şi dotare discutabile, susţin externalizarea serviciilor atât ca o obligaţie de a ne ocupa de îndeplinirea misiunilor de bază, cât şi ca una cetăţenească.

– 2006 va fi primul an fără militari în termen. Sunt Forţele Aeriene pregătite pentru un astfel de nivel al profesionalizării personalului?

– Subiectul poate fi înregistrat ca o victorie asupra mentalităţii şi a teoriei conform căreia „fără militari în termen, nu se poate”, precum şi o dovadă că soldaţii şi gradaţii voluntari au contribuit şi participă cu succes la realizările Forţelor Aeriene. Pot caracteriza acest corp de militari ca pregătit, motivat şi serios. Noi suntem chemaţi să avem încredere în ei şi să le stabilim responsabilităţile corespunzătoare ponderii de 30 la sută în majoritate, pentru funcţii specifice Forţelor Aeriene. Totodată, legiferarea „Statutului soldaţilor şi gradaţilor voluntari” va constitui, în opinia mea, o binemeritată recunoaştere a muncii acestor oameni şi un sprijin în creşterea nivelului de profesionalizare.

– Există resursele necesare pentru a putea fi materializate toate proiectele de viitor ale Forţelor Aeriene?

– Chiar dacă răspunsul aşteptat şi uzual ar fi „NU”, cred că este realist şi corect să afirm că bugetul Forţelor Aeriene, aprobat prin „Directiva de Planificare a Apărării – 2007", dar şi cel estimat pe termen lung, a constituit, în mod exclusiv, baza tuturor proiectelor de viitor. Deci, este suficient. Rezervele sunt determinate de incertitudinile pe care le reprezintă procentul din PIB, dar şi din bugetul armatei alocat Forţelor Aeriene, evoluţia economiei şi a mediului de securitate, angajamentele şi cerinţele NATO şi UE.

Mărturisesc că suficienţa fondurilor este o realitate de moment, viaţa demonstrându-ne o evoluţie imprevizibilă a costurilor. De asemenea, aplicarea, încă, a principiului achiziţiilor şi cheltuielilor după criteriul „preţul cel mai mic”, ne determină să nu aspirăm la produse sau activităţi, întotdeauna de calitate.

– Există premise ca Forţele Aeriene să reprezinte, în viitor, o atracţie pentru tineri atât din punct de vedere al dezvoltării unei cariere, cât şi din punct de vedere al motivaţiei financiare?

– Fără a părea de „modă veche”, afirm că în Forţele Aeriene Române **motivaţia** trebuie să fie **pasiunea**. Celelalte, sunt fireşti şi cuvenite ulterior. Devin urmare a muncii şi loialităţii faţă de o instituţie care sprijină, printr-un efort financiar apreciabil, afirmarea într-o armă de elită. Motivarea trebuie încurajată pentru oamenii performanţi, astfel asigurând şi atragarea tinerilor sau tinerelor. Atractivitatea pentru o carieră în Forţele Aeriene este determinată de promovarea prin diverse mijloace a imaginii organizaţiei, dar în primul rând, de comportamentul cunoscut şi apreciat al fiecărui membru al categoriei noastre de forţe.

– Consideraţi că este eficient actualul sistem de formare al cadrelor militare pentru Forţele Aeriene? Dacă nu, care ar fi modificările ce se impun?

– Raportul personal didactic–student (elev), baza materială, calitatea programelor de învăţământ şi a prelegerilor, incertitudinile şi continua credinţă că supravieţuirea instituţiilor de învăţământ este mai presus de cerinţe, sunt tot atâtea motive să afirmăm că suntem departe de eficienţa învăţământului. Remarcând eforturile de înnoire şi calitatea ultimelor serii de absolvenţi, consider că participarea obiectivă, fără orgolii, la reorganizarea întregului învăţământ militar, recunoaşterea ca cerinţă imperativă a satisfacerii stricte a nevoilor armatei, cu cheltuieli rezonabile de şcolarizare, precum şi reconsiderarea rolului formării personalului pe filiera indirectă sau în centre de învăţământ internaţionale, sunt tot atâtea căi de succes, pentru a realiza un sistem de învăţământ militar eficient şi de calitate.

– Cum apreciaţi noul sistem de apreciere a cadrelor militare?

– Birocratic. Rămâne în continuare îndepărtat de interesul pentru cuantificarea activităţii şi încurajarea competiţiei. În plus, chiar dacă a prevăzut, tratează superficial autoevaluarea.

Apreciez că nu ne convine simplitatea, includerea în bareme şi, ceea ce este mai grav, lipseşte interesul şi curajul celor ce întocmesc aprecierile de a-şi descrie subordonaţii aşa cum sunt şi de a-i ierarhiza după performanţe. Probabil că o astfel de situaţie îşi are explicaţia şi în calificativele maxime cerute pentru participarea la diverse forme de pregătire, misiuni sau promovare în carieră.

– Aţi putea oferi cititorilor revistei „Cer Senin” o proiecţie a Forţelor Aeriene în anul 2006 şi în anii care vor urma?

– Dimensiunea şi valoarea Forţelor Aeriene Române pe termen lung este stabilită prin „Strategia de transformare a Armatei României” până în anul 2025, ceea ce este încurajator pentru fiecare dintre noi. Fără a ne îndepărta esenţial faţă de structura şi efectivele pe care le avem azi, modificările vor fi etapizate şi coerente, determinate de noul sistem de comandă-control, realizarea unui raport ofiţeri – subofiţeri de 1/2,3, înzestrarea cu radare Gap Filler, rachete sol-aer cu bătaie mare, sisteme SHORAD, avioane de transport scurt/mediu curier, avioane de luptă multirol, mijloace de comunicaţii şi informatică, de geniu, NBC etc.

O reală provocare o va reprezenta punerea în aplicare a conceptului de „bază militară“, concept a cărui aplicare va constitui un prilej de îmbunătăţire a infrastructurii. Îmi place să cred că proiecţiile actuale vor determina o mai mare stabilitate pe funcţii şi certitudinea, pentru cei care merită, a unei cariere militare de succes, cu satisfacţii în plan profesional, dar şi în plan personal.

Nu în ultimul rând, asigur cititorii revistei „Cer Senin”, că transparenţa comunicării va continua nu pentru a contracara zvonurile, ci pentru a dezvolta încrederea.

– În încheiere, ce mesaj doriţi să transmiteţi personalului Forţelor Aeriene, domnule general-maior dr.?

– Doresc ca satisfacţia pe care o încerc, de a aparţine Forţelor Aeriene Române, să fie egală pentru toţi cei care îmi sunt colegi. Am convingerea că munca în echipă, bine făcută, cu gândul către viitor, a fiecăruia dintre noi, este cheia succesului.

DUMITRU-DORIN PRUNARIU

1976–1977 – Inginer la Întreprinderea de Construcţii Aeronautice, Ghimbav – Braşov;

1977 – Elev al Şcolii de ofiţeri de rezervă pentru aviaţie, Bacău; ofiţer activ în cadrul Ministerului Apărării Naţionale din 1978;

1978–1981 – Programul de pregătire în calitate de candidat cosmonaut;

1981 – Zbor cosmic cu o durată de 8 zile la bordul navetei „Soiuz-40" şi laboratorului spaţial „Saliut-6";

– Efectuarea în cosmos a peste 20 de experimente ştiinţifice;

1981–1989 – Inspector şef pentru activităţi aerospaţiale în cadrul Comandamentului Aviaţiei Militare. Cadru didactic asociat în cadrul Facultăţii de Aeronave, Universitatea Politehnică Bucureşti;

1985 – Doctorand în cadrul Institutului de Aviaţie Bucureşti;

1990–1991 – Subsecretar de stat şi şef al Departamentului Aviaţiei Civile în cadrul Ministerului Transporturilor;

1991–1998 – Inspector şef pentru activităţi aerospaţiale în cadrul Comandamentului Aviaţiei Militare şi ulterior în Statul Major al Aviaţiei şi Apărării Antiaeriene;

1992–1995 – Secretar al Agenţiei Spaţiale Române (prin colaborare externă);

1993 – Reprezentant permanent al Asociaţiei Exploratorilor Spaţiului Cosmic la sesiunile Comitetului ONU pentru Explorarea în Scopuri Paşnice a Spaţiului Extraatmosferic;

1995–1998 – Membru în Consiliul de Administraţie al Agenţiei Spaţiale Române;

1995 – Vicepreşedinte al Fundaţiei EURISC – Institutul European pentru Managementul Riscului, Securităţii şi Comunicării;

1995–2001 – Membru în Comitetul Executiv al Asociaţiei Exploratorilor Spaţiului Cosmic (pe o durată a două mandate);

1996–1999 – Preşedintele Comitetului de Politici şi Relaţii Internaţionale al Asociaţiei Exploratorilor Spaţiului Cosmic;

1998 – Preşedinte al Agenţiei Spaţiale Române;

2003 – Ales pentru perioada 2004–2005, prin consensul a 65 de state membre, preşedinte al Subcomitetului Ştiinţific şi Tehnic al Comitetului ONU pentru Explorarea în Scopuri Paşnice a Spaţiului Extraatmosferic;

2004 – Ambasador al României la Moscova;

2004–2005 – Preşedintele Consiliului de Administraţie al Agenţiei Spaţiale Române;

2006 – Directorul Oficiului Român pentru Ştiinţă şi Tehnologie pe lângă Uniunea Europeană (Bruxelles).

TITLURI ŞTIINŢIFICE

Doctor inginer în specialitatea „dinamica zborului aerospaţial".

GRADE MILITARE

General-maior de aviaţie (2003).

PRINCIPALELE ORDINE ŞI MEDALII

1981 – Titlul de onoare suprem de Erou al R.S. România, „Erou al URSS" şi „Steaua de Aur", pentru săvârşirea cu succes a primului zbor cosmic cu participarea unui cetăţean român;

Medalia „Iuri Gagarin" a Federaţiei Aeronautice Internaţionale;

1984 – Medalia „Hermann Oberth" a Societăţii germane de rachete „Hermann Oberth, Wernher von Braun";

2000 – Ordinul „Steaua României" în grad de Mare Ofiţer;

2004 – Cetăţean de onoare al municipiilor Mediaş, Braşov, Cluj-Napoca, Pucioasa.

Fotografie cu colegii din aviaţia militară: general-maior dr. Mihail Orzeaţă, locţiitorul şefului SMFA, general-maior dr. ing. Dumitru Dorin Prunariu şi comandor George Paul Sandachi, directorul Muzeului Aviaţiei

25 de ani. Atât a trecut de când un român, primul şi singurul până acum, astronautul Dumitru-Dorin Prunariu a primit „botezul" cosmosului.

Un astfel de moment va rămâne veşnic pentru România un reper al istoriei cuceririi spaţiului cosmic.

Statul Major al Forţelor Aeriene şi Muzeul Aviaţiei au organizat, în cursul lunii mai, o serie de evenimente destinate sărbătoririi a 25 de ani de la primul zbor în spaţiul cosmic al unui astronaut român.

La Muzeul Aviaţiei, Dumitru-Dorin Prunariu a venit însoţit de colegi din mai multe ţări angajate în zboruri cosmice pilotate – Leonid Popov, Rusia; Russel Schweickart, SUA; Alexandr Alexandrov şi Ghiorghi Ivanov, Bulgaria; Patrick Baudry, Franţa –, reprezentanţi ai Guvernului României, ai Corpului Diplomatic, ai Academiei Române şi ai Ministerului Apărării Naţionale.

În cadrul evenimentului a fost prezentată expoziţia „...mai aproape de Dumnezeu cu Dumitru Prunariu", fiind expusă într-o formulă inedită activitatea generalului-maior dr. ing. Dumitru-Dorin Prunariu, cu un accent deosebit pe misiunea spaţială la care domnia-sa a luat parte. Expoziţia a avut ca suport imagistic instantanee din intervalul de timp ce a presupus pregătirea misiunii, a zborului propriu-zis şi din perioada de după efectuarea zborului, mostre din mâncarea cosmonauţilor etc.

Primirea invitaților cosmonautului român Dumitru Dorin Prunariu, la Muzeul Aviației

Aspect din timpul prezentării expoziției "... mai aproape de Dumnezeu cu Dumitru Prunariu"

La secția de Istorie a Rachetelor și Cercetării Spațiale "Hermann Oberth", Mediaș

„Întotdeauna, Aviația Militară a fost o instituție care i-a respectat pe cei ce au reprezentat-o cu succes în diferite activități importante de-a lungul istoriei.

Mă simt înconjurat de oameni apropiați, de prieteni, în acest context al acțiunilor organizate de Statul Major al Forțelor Aeriene și sunt bucuros de faptul că lumea își amintește cu plăcere de zborul meu în cosmos.

Deși nu am făcut parte de la început din Aviația Militară, de profesie fiind inginer de aviație, am fost asimilat și am devenit un ofițer acceptat, iubit și respectat în această armă.

Este un motiv în plus pentru care eu, omul Prunariu, mă simt împlinit".

(cosmonaut Dumitru-Dorin Prunariu)

„Dacă s-ar pune problema să reiau pregătirea pentru un zbor cosmic, cred că aș face orice pentru a-mi reintra în formă cât mai rapid. Mi-e dor de Cosmos", a afirmat astronautul român la 25 de ani de la efectuarea zborului cosmic.

De un real interes din partea publicului s-a bucurat și colecția filatelică „Cosmofilia 2006", printre exponate regăsindu-se piese specifice colecționarilor, legate de activitatea spațială desfășurată la nivel mondial: timbre, machete și plicuri filatelice. Colecția a putut fi vizionată prin bunăvoința domnului inginer Dan Dobrescu.

Activitatea organizată de Statul Major al Forțelor Aeriene a continuat la Mediaș, în cadrul Secției de Istorie a Rachetelor și Cercetării Spațiale „Hermann Oberth" aparținând Muzeului Aviației.

Cu această ocazie, căpitan-comandorul Mircia Țiplea, șeful secției, a prezentat distinșilor invitați și colegi ai cosmonautului român activitatea și modulele expoziționale ale muzeului: ■ modulul expozițional aparținând lui Conrad Haas – inventatorul rachetelor în trepte cu combustibil solid (Sibiu 1529); ■ modulul expozițional dedicat savantului Hermann Oberth – părintele navigației spațiale; ■ modulul expozițional ce pune în valoare zborul primului român în spațiu – cosmonaut Dumitru-Dorin Prunariu.

Lăudat de Henri Coandă

În timpul liceului, elevul Dumitru-Dorin Prunariu a realizat o rampă de lansare în miniatură, pentru care a primit medalia de aur şi certificat de inventator. La concursul „Minitehnicus", savantul Henri Coandă s-a oprit la rampa lui, i-a lăudat înclinaţiile tehnice şi i-a zis: „E frumos să visezi, dar şi mai frumos este să-ţi vezi visul împlinit".

Dumitru-Dorin Prunariu (primul din stânga) a visat de mic copil să zboare. Cercul de aeromodelism de la Casa Pionierilor a reprezentat un prim pas în acest sens.

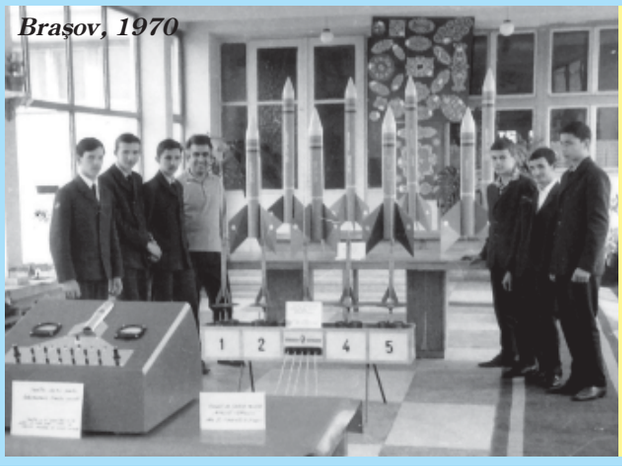
Braşov, 1965

Decorat de Hermann Oberth

"Părintele navigaţiei spaţiale", cum a fost denumit generic Hermann Oberth, este unul dintre cei mai importanţi pionieri ai tehnicii rachetelor şi ai zborului cosmic. În anul 1994, la împlinirea a 100 de ani de la naşterea sa, s-a deschis la Mediaş o casă memorială, iar la Sibiu şi la Sighişoara au fost deschise puncte muzeistice, şi au fost redenumite pieţe şi străzi cu numele lui Hermann Oberth.

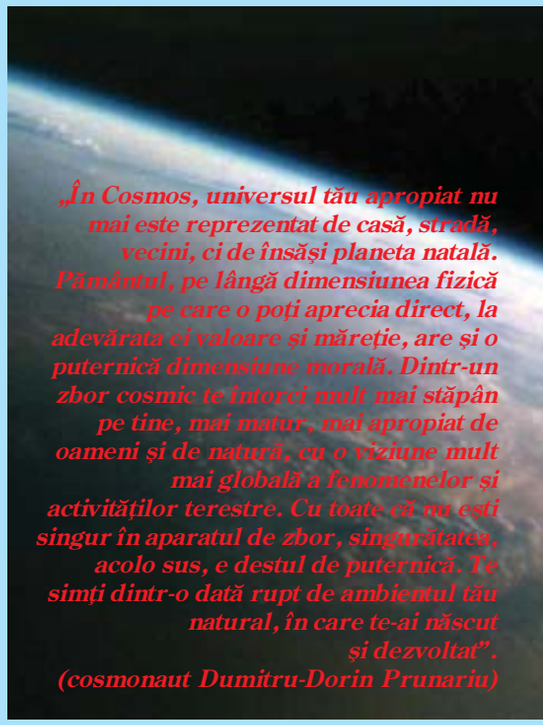
Dumitru Prunariu l-a cunoscut pe savant în 1982, la Moscova, unde ambii au fost invitaţi la un simpozion pentru marcarea a 25 de ani de la zborul primului satelit artificial al Pământului. „Prezenţa lui Oberth la această aniversare a reprezentat un eveniment cu totul deosebit, deoarece el era de mult considerat o legendă şi se afla pentru prima dată pe teritoriul rusesc. Am beneficiat de intermedierea cunoaşterii noastre de către cel mai important biograf al lui Hermann Oberth, Hans Barth, inginer şi publicist braşovean în acea perioadă, stabilit ulterior în Germania. Atunci când fiecare a fost invitat să ţină câte o cuvântare vizavi de prezenţa sa la acel eveniment, eu am vorbit despre Hermann Oberth ca despre un reprezentant al domeniului, născut pe pământul ţării mele. În momentul în care am vorbit, în acel context, despre Oberth ca despre un român, din sală s-au auzit fluierături, murmure, toată lumea credea că vreau să atribui ţării mele nişte merite pe care nu le are. Atunci, Herman Oberth s-a ridicat de la locul lui, a venit la mine, pe scenă, mi-a strâns mâna şi mi-a spus în româneşte: <<Vă mulţumesc, domnule căpitan!>>. În acea clipă s-a lăsat o linişte mormântală, toată lumea a înţeles că tot ceea ce am spus este adevărat şi că savantul german este, de fapt, un saş transilvănean", îşi aminteşte cosmonautul român.

În anul 1984, Dumitru Prunariu a fost distins, chiar de către savant, cu medalia de aur „Herman Oberth", cea mai înaltă distincţie a societăţii germane de rachete „Hermann Oberth-Werner von Brau", pentru contribuţia adusă la dezvoltarea cosmonauticii şi în calitate de prim cosmonaut din ţara natală a „părintelui navigaţiei spaţiale".



Braşov, 1970

Dumitru-Dorin Prunariu (primul din stânga), în perioada în care era doar un licean pasionat de rachetomodelism.



„În Cosmos, universul tău apropiat nu mai este reprezentat de casă, stradă, vecini, ci de însăşi planeta natală. Pământul, pe lângă dimensiunea fizică pe care o poţi aprecia direct, la adevărata ei valoare şi măreţie, are şi o puternică dimensiune morală. Dintr-un zbor cosmic te întorci mult mai stăpân pe tine, mai matur, mai apropiat de oameni şi de natură, cu o viziune mult mai globală a fenomenelor şi activităţilor terestre. Cu toate că nu eşti singur în aparatul de zbor, singurătatea, acolo sus, e destul de puternică. Te simţi dintr-o dată rupt de ambientul tău natural, în care te-ai născut şi dezvoltat".
(cosmonaut Dumitru-Dorin Prunariu)

"Imponderabilitatea modifică multe funcţii ale organismului: sângele este pompat mai puternic în partea de sus a corpului, ai dureri de cap, simţi mucoasele inflamate, coloana vertebrală se destinde în absenţa greutăţii şi apar dureri între vertebre, în general în articulaţii. De asemenea, ochii sunt uneori afectaţi, cristalinul şi nervul optic fiind foarte sensibile la radiaţiile cosmice corpusculare, iar rinichii pot avea de suferit datorită altui regim de schimb de lichide al organismului cu mediul.

Temperatura la exteriorul navei cosmice variază de la +150°C în zona luminată, la –120°C în zona întunecată.

Complexul orbital Saliut 6 – Soiuz T4

Cele mai temute accidente în Cosmos

"Dezermetizarea şi incendiul la bord sunt cele mai temute accidente în Cosmos. Prima poate să survină în urma ciocnirii cu un alt obiect cosmic, de exemplu un micro-meteorit. Aceştia au viteze de aproximativ 40 km/sec, deci o energie cinetică imensă şi, în consecinţă, ar putea perfora peretele navei instantaneu. Incendiul la bord este periculos, în primul rând, pentru că el consumă oxigenul din atmosfera interioară. Dacă incendiul e mare trebuie să depresurizezi nava, să pierzi aerul din interior, iar în absenţa lui incendiul este stins. Însă acest lucru presupune să îmbraci rapid costumul de scafandru cosmic şi, în cel mult două ore, cât rezişti în vid în acel costum, să ajungi pe Pământ".

(cosmonaut Dumitru-Dorin Prunariu)

Un autograf pentru istorie. Dumitru-Dorin Prunariu şi Leonid Popov, la puţin timp după aterizarea navei cosmice Soiuz 40

De asemenea, apar probleme de orientare şi de deplasare în spaţiu. Unele dintre acestea dispar în 2–3 zile, altele rămân toată viaţa".

(cosmonaut Dumitru-Dorin Prunariu)

„La testele efectuate imediat după plasarea pe orbită am constatat că un aparat din sistemul de orientare al navei nu funcţionează. Se pare că o furtună ionică exterioară îl perturbase. Fără orientarea pe direcţie, în cazul necesităţii aterizării de urgenţă în regim automat, ar fi însemnat să preluăm comanda manuală a navei, iar asta nu era un lucru chiar aşa de uşor. Trăirile în spaţiul cosmic sunt mult amplificate. Eram la prima mea experienţă de avarie reală într-un mediu în care nimeni, în afară de echipaj, nu putea interveni pentru a încerca o rezolvare. Atunci am simţit, pentru prima dată, un fior şi am avut o trăire stranie de detaşare a corpului meu spiritual de cel fizic. Corpul spiritual se „cuibărise" într-unul din pereţii modulului cosmic şi-l supraveghea calm şi răbdător pe cel fizic, care acţiona conform pregătirii repetate de sute de ori la simulator".

(cosmonaut Dumitru-Dorin Prunariu)

Din cauza imponderabilităţii, în cosmos se doarme în saci de dormit ancoraţi de pereţii navei

Dumitru-Dorin Prunariu este singurul cosmonaut din echipajele programului Intercosmos care a trecut toate programele cu calificative maxime.

Rubrică realizată de căpitan MIRCEA BARAC
(fotografiile au fost asigurate din colecţia personală a cosmonautului român DUMITRU-DORIN PRUNARIU

EXERCIȚIU DE SIMULARE A UNEI SITUAȚII LIMITĂ

Fiecare activitate socială prezintă un anumit risc. De aceea, acceptarea ideii de risc, ca un complement inerent unei activităţi, chiar dacă uneori mai puţin vizibil, pare un fapt de o imperioasă necesitate. În aria de interes individual, acceptarea ideii de risc înseamnă îndemn la prudenţă, înţelegând aici prin prudenţă nevoia încadrării în starea de rigoare şi disciplină care conferă eficienţă activităţii respective, evitând diletantismul.

În această idee, de evitare a diletantismului, descoperim că o componentă esențială a instruirii în zbor pentru pilotul militar o reprezintă, cu siguranță, pregătirea de salvare în situații critice de zbor. În cazul pilotului de vânătoare – despre el va fi vorba în continuare –, această pregătire este determinată de cerințele speciale impuse de sistemele pe care le exploatează și de condițiile stricte în care acționează: timpul de reacție redus, zborul la viteze mari, solicitările sistemelor de catapultare, amenințările câmpului de luptă etc.

Recent, la Baza 86 Aeriană, s-a desfășurat un antrenament complex privind pregătirea de salvare: salt cu parașuta, exercițiu de căutare-salvare și antrenament de supraviețuire. Activitatea s-a derulat după un scenariu elaborat, prin simularea situației critice de zbor la bordul avionului de luptă. Nevoit să acționeze într-o situație limită, pilotul de vânătoare execută un salt cu parașuta, caz special echivalent unei catapultări din aeronava de luptă, iar la aterizare este recuperat de forțele special destinate acestui scop.

Recuperarea unui pilot catapultat deasupra apei se realizează în condiţii deosebit de dificile

Simularea a continuat în raionul de zbor al Bazei 86 Aeriene, pe luciul lacului Amara, unde s-a simulat catapultarea. Pilotul, folosind noile echipamente flotante de salvare de la bordul avionului MiG-21 LanceR, a așteptat, în barca de salvare, intervenția echipajului de căutare-salvare. Conform scenariului exercițiului, la baza aeriană s-a anunțat un ipotetic accident de aviație, și s-au comunicat coordonatele aproximative ale locului. Un elicopter MEDEVAC a decolat de urgență, iar locul „accidentului” a fost identificat în scurt timp. Salvatorul a coborât cu troliul deasupra apei, intervenind pentru recuperarea pilotului și ridicarea lui la bordul aeronavei. O dată ajuns la loc sigur, pilotul a fost „preluat” de paramedici, care au intervenit prompt, acordând primul ajutor și evaluând situația medicală a celui salvat.

Recuperarea unui pilot catapultat deasupra apei (care, uneori, poate fi extrem de rece sau învolburată) a reprezentat ultimul, dar nu și cel din urmă dintre obiectivele exercițiului desfășurat. Trebuie remarcat că toți piloții participanți au parcurs cu succes etapele antrenamentului. Profesionalismul echipajului de căutare-salvare a fost dovedit și de această dată, prin executarea unor misiuni reale de recuperare deasupra apei. De asemenea, instructorii cu parașutajul și mijloacele de salvare din Forțele Aeriene, care au organizat și condus antrenamentul, fiind pregătiți ca instructori parașutiști și de supraviețuire, au asigurat executarea parașutărilor și intervenția ca salvatori. Un efort general ce a confirmat capacitatea de intervenție, în situații limită, a structurii specializate a Forțelor Aeriene.

Dincolo de simularea programată rămâne acțiunea reală a acestor antrenamente. Cea care face joncțiunea cu mediul greu de lucru al pilotului de vânătoare, cu lumea de sub cupola cabinei. Sub încărcătura psihică a saltului de antrenament cu parașuta, pilotul este chemat să acționeze așa cum trebuie să o facă sub presiunea momentului dinaintea catapultării: calm și hotărât. De asemenea, după catapultarea deasupra mării, sub apăsarea singurătății în propria barcă de salvare, trebuie să acționeze la fel: prompt și sigur. De aceea, succesul acestor antrenamente întărește încrederea pilotului în forțele proprii, dar și în capacitatea de intervenție al celor care acționează tenace în liniștea profesiei lor: salvarea piloților catapultați.

Căpitan-comandor
ION IORDĂNOAIA,
instructor cu parașutajul și mijloacele de salvare
în Statul Major al Forțelor Aeriene

Profesionalismul echipajelor MEDEVAC este comfirmat de fiecare misiune îndeplinită cu succes

Baza Aeriană Mihail Kogălniceanu a găzduit, în perioada 16 mai – 24 mai, un exerciţiu de zbor în comun, unde componente aparţinând Forţelor Aeriene Române şi Forţelor Aeriene ale SUA au executat, timp de nouă zile, misiuni de pregătire şi zbor.

„Două aeronave de tip Hercules dislocate în Marea Britanie, din componenţa Escadrilei 7 a Bazei Aeriene Mildenhall, aparţinând Forţelor Aeriene ale SUA în Europa (USAFE), patru aeronave MiG-21 LanceR de la Baza 86 Aeriană Feteşti, două echipaje de piloţi de la Baza 90 Transport Aerian Otopeni – acestea au fost forţele şi mijloacele subordonate scopului din concepţia exerciţiului. Declanşate gradual, misiunile s-au concentrat asupra zborului la joasă înălţime pe timp de noapte, interceptarea aeronavelor americane de către <<vânătorii>> decolaţi de pe aerodromul Feteşti, schimbul de experienţă între piloţii americani şi români de pe aeronavele Hercules care, pe toată perioada exerciţiului, au executat pregătirea în comun. Beneficiind de condiţiile foarte bune de zbor la joasă altitudine oferite de relieful variat al României, ţinând cont de valenţele bune de avion de interceptare ale MiG-ului 21 LanceR şi, deopotrivă, de nivelul ridicat de antrenament al piloţilor, exerciţiul a însemnat un succes”, a apreciat comandorul Dan Buciuman, directorul exerciţiului.

La final, colonelul Cristian Presadă, ofiţerul de proiect, a precizat: *„Obiective atinse pe toate planurile. Remarc spiritul de echipă şi camaraderia”.*

Comandor
DUMITRU BERBUNSCHI

Baza 71 Aeriană

Exerciţiu de dislocare

În cursul lunii mai a.c., detaşamentul ADI – Air Defence Infrared, din cadrul Bazei 71 Aeriană a executat, conform planului de pregătire, un exerciţiu de dislocare pe aeroportul Giarmata–Timişoara. Scopul acestei acţiuni a constat în evaluarea capabilităţilor şi nivelului de antrenament atins de personalul care încadrează respectiva structură, în vederea desfăşurării acţiunilor militare de pe un aerodrom fără facilităţi specifice pentru deservirea aeronavei MiG-21 LanceR.

Activităţile organizatorice au decurs conform planului, având în vedere faptul că în această locaţie există şi o structură a aviaţiei civile, respectiv Aeroportul Internaţional „Traian Vuia”. Astfel, pentru desfăşurarea în siguranţă a misiunii, au fost luate toate măsurile de coordonare şi de cooperare care s-au impus.

În cadrul exerciţiului, s-au executat antrenamente pentru ocuparea poziţiilor de luptă cu personalul tehnic şi cu personalul de protecţie a forţei. De asemenea, cu personalul navigant s-au executat antrenamente pentru creşterea vitezei de reacţie a echipajelor până la nivelul „gata de decolare”.

Misiunile de zbor au fost executate cu dirijarea Centrului Regional de Control, fără a fi implicate sistemele de dirijare la aterizare sau structurile de conducere din Centrul Operaţional Aerian.

Obiectivele exerciţiului au fost îndeplinite, în sensul îmbunătăţirii următoarelor criterii de performanţă: ■ scăderea timpului de reacţie al echipajelor sub baremul propus; ■ ocuparea rapidă a poziţiilor de luptă la sol; ■ antrenarea personalului de protecţie a forţei în condiţii similare cu cele dintr-o misiune de tipul ADI.

Trebuie remarcat că asigurarea logistică s-a realizat în condiţii de campanie şi, nu în ultimul rând, a crescut coeziunea colectivului.

Livex – Apollo 2006

În perioada 13–14.06.2006, la Baza 71 Aeriană s-a desfăşurat exerciţiul tactic de zbor „Livex – Apollo 2006". La exerciţiu au participat toate escadrilele de MiG-21 LanceR din cadrul bazei, precum şi o escadrilă de elicoptere destinată asigurării logistice.

Pe fondul tactic creat în cadrul acestui exerciţiu s-au executat trageri aer-sol cu proiectile reactive nedirijate şi cu tunul de bord, în poligonul Bogata.

Întregul personal implicat în activitate a acţionat cu profesionalism, confirmând acumulările realizate în perioada de instruire.

În aceste condiţii, scopurile propuse în exerciţiul „Livex – Apollo 2006", de a menţine antrenamentul piloţilor cu experienţă şi formarea deprinderilor în cazul tinerilor piloţi, au fost îndeplinite în totalitate.

Locotenent-comandor MARIAN DOBRE

RAIDURI ÎN PUTEREA NOPȚII

Am aterizat o dată cu seara.

Nu cu avionul, așa cum o făceam până de curând. Cu pasul. Nu pentru a recepționa și încerca în zbor o aeronavă de la uzina de avioane "Aerostar" Bacău sau din hangarele Bazei 95 Aeriene, ci pentru un reportaj. Printre aviatori. Cu ei. În noaptea cea mai lungă ce le-a fost dată pentru a statua asaltul mortal asupra țintelor terestre din poligonul Smârdan, lansând în salvă cinci sute de kilograme de trotil amestecat cu metal dur, într-un exercițiu de antrenament cu muniție reală, unde bombardamentul și tragerile aeriene de noapte aveau să dea culoare întunericului. Iar puterea nopții avea să se topească în monade scumpe și rare, zămislite de minți omenești.

Pregătirea misiunii

Două zile de pregătire preliminară a zborului, alte multe zile și nopți pe aerodrom adunate în carnetul de zbor ca fapte și depozitate în zestrea de pilot de luptă ca experiență, curajul măsurat ce vine din puterea de "a ști" și din capacitatea de "a face", un fel special de a trata lucrurile cu seriozitate și cu migală, dorința naturală de a căuta până aproape de limita puterilor umane pentru a-ți cunoaște foarte bine posibilitățile și a determina cât mai precis obiectivele, nevoia de a te măsura cu tine însuți – și cine mai știe câte alte motive ori performanțe – au determinat și anticipat nopțile de zbor de luptă.

Despre misiune, cu comandorul Nicolae Jianu, locțiitorul comandantului Bazei 95 Aeriene:

– Bombardamentul și tragerile aeriene de noapte sunt misiuni dificile și complexe. Care este argumentul și suportul executării lor în timp de pace?

– Misiunea este o premieră a perioadei de instruire pe aeronavele MiG-21 LanceR. Suportul executării acestui gen de misiune este nivelul de antrenament al piloților, numărul orelor de zbor cu întrebuințare în luptă planificate, dar mai ales cele executate în diferite condiții meteorologice, iar argumentul valabil este aeronava cu sistemele sale. Ar fi fost păcat să nu beneficiem de precizia complexului de gestionare a focului implementate pe acest avion. Bombardamentul și tragerile în țintă terestră, asistate de calculatorul de bord și executate cu acuratețe de către pilot, indiferent de condițiile de timp și anotimp, pot fi o reușită garantată.

Comandorul Nicolae Jianu, locțiitorul comandantului Bazei 95 Aeriene

– De unde vine această convingere?

– Din munca de până acum. Într-o unitate operațională sau aflată în curs de operaționalizare, nu poți să

nu planifici viitorul. Este imperios necesar să ştii astăzi pe ce te poţi baza mâine. Pentru mai multă siguranţă. În mod natural, exerciţiul de luptă conferă libertate pilotului prin antrenament corespunzător dar, presupune şi un consum de fonduri consistente pentru instrucţie şi pregătire, disponibilitate tehnică şi efort profesionist semnificativ.

– Spre ce se îndreaptă dorinţa de reuşită şi travaliul acestei perioade de pregătire operaţională?

– Obiectivul imediat pentru noi se înseamnă o misiune de luptă. Poate doar semnele vremii de afară care nu păreau prielnice unei nopţi de zbor şi aşa dificile, sugerau singurele necunoscute în datele iniţiale de executare a misiunii.

Între două raiduri, pe aerodrom

Urmează decolarea...

Locotenent-comandorul Daniel Moşneagu, fixa cadrul tactic al scenariului fictiv de acţiune: *"Escadrila de vânătoare-bombardament începând cu ora 17.00, în limita unei ieşiri escadrilă MiG-21 LanceR, acţionând în sprijinul unei brigăzi mecanizate, execută misiunea prin procedeul <<lovirea obiectivelor la chemare>> asupra tancurilor unui batalion de blindate pe timpul deplasării în vederea constituirii dispozitivului de luptă. De asemenea, escadrila de elicoptere IAR 330 Puma, începând cu aceeaşi oră, în limita unei ieşiri elicopter execută o misiune de transport personal şi materiale, menţinând la sol, în grad ridicat de alarmare, un alt elicopter dotat pentru executarea misiunilor de căutare-salvare şi intervenţie umanitară."*

materializează la vremea toamnei, când personalul bazei aeriene va fi angrenat în exerciţiul comun româno-italian "Spring Flag – 2006". După conferinţa iniţială de planificare, am convenit în acord cu partenerii italieni care vor acţiona cu aeronave TORNADO, executarea misiunilor de vânătoare-bombardament, cu trageri reale ziua şi noaptea asupra ţintelor terestre în acelaşi poligon. Pentru o asemenea misiune, nu vrem să fim surprinşi de lipsa unui antrenament în zbor corespunzător centrului de greutate al misiunii, în condiţii similare ori mai grele, chiar dacă efortul general este foarte mare.

Pregătirea nemijlocită pentru zbor nu a avut nimic spectaculos. Piloţi odihniţi şi echipaţi corespunzător, misiuni anunţate, pregătite şi planificate, detalii tehnice şi acţiuni în cabină, proceduri de ochire, manevre de atac în poligon, cazuri speciale, situaţii de urgenţă, adică tot ce

Comandorul Virgil Ristea, comandantul Bazei Aeriene Bacău

Asigurarea logistică raporta disponibilitatea maximă pentru misiune a aeronavelor şi a sistemelor tehnice de aerodrom, iar medicul unităţii, după controlul medical, încuviinţa declanşarea "ostilităţilor". Punctul de comandă, prin vocea căpitan-comandorului Gelu Bulhac, adu-

Definitivarea planului de zbor

cea aproape reperele orare ale misiunilor proprii precum şi toate celelalte survoluri ale raionului de zbor. Nu a uitat nici de planificările pentru zbor de a doua zi, ca într-un tablou aerian cu cinci tipuri de aeronave pe parcursul unei zile şi nopţi de activitate.

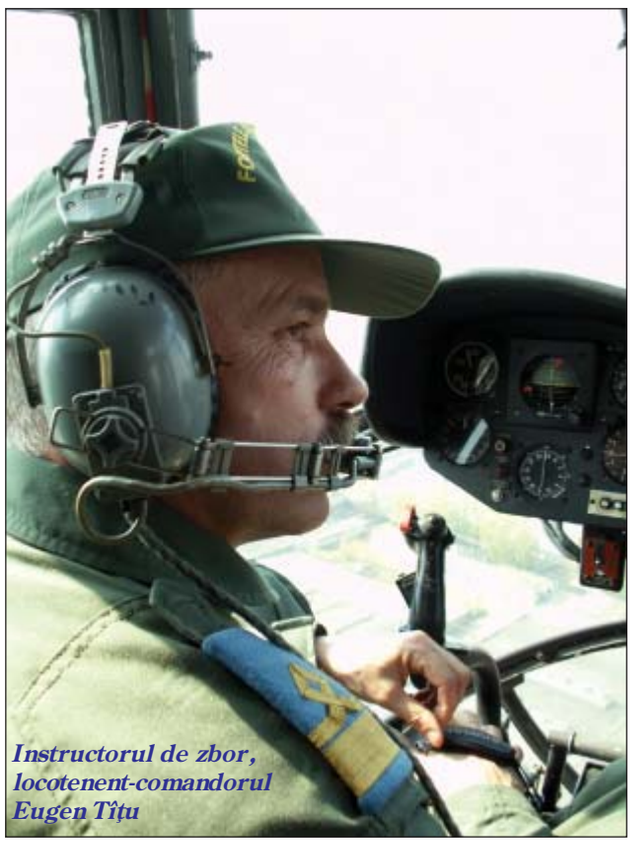
Înainte de plecarea la aeronave, comandantul bazei, comandorul Virgil Ristea, aprecia: *"Misiunea este dificilă, dar nu riscantă. Dacă sistemele de bord funcţionează corect, restul este tehnică de pilotaj. Nu trebuie să repet nimic din ce am făcut în celelalte zile de zbor. Doar vă reamintesc faptul că* ***nimeni nu va bombarda sau deschide focul pentru tragerile în ţintă terestră dacă nu este convins că datele din sistem sunt cele exacte.*** ***Aceasta este răspunderea pe care trebuie să ne-o asumăm cu toţii".***

Am mers la pistă.

Aliniate în linia de pornire, înarmate cu câte doua bombe clasice de 250 kilograme, avioanele aşteptau. Maşinile de pornire, utilajele de transportat şi ridicat bombele, "aerul" şi "oxigenul", pompierii şi salvarea – toate aflate la locul lor. Apusul însângera orizontul spre vest, iar estul cobora primele umbre ale nopţii. Spre locul unde Siretul îşi află vărsarea, este capul magnetic de îndepărtare pe drumul dus al poligonului.

Cu vuiet de motor turboreactor ţinut la regim constant, fâlfâit dens de pale lungi sub comenzile platoului portant, elicopterul care a dus echipa tehnică şi de conducere în poligonul Smîrdan, ateriza la bază. Prin parbrizul curbat, l-am zărit pe căpitan-comandorul Dan Păuna. L-am aşteptat să coboare.

Echipajul la bord


Instructorul de zbor, locotenent-comandorul Eugen Ţîţu

– Cum este vremea în poligon?

– Spre surprinderea noastră, comparativ cu situaţia meteo din raionul aerodromului, acolo este foarte bună. Parfum, cum spun aviatorii. Va fi o noapte de zbor frumoasă.

Împreună, pe jos, am pornit umăr lângă umăr spre locul de adunare a personalului navigant şi tehnic, înainte de începerea zborului. Scurt, în fraze directe şi fără înfloriturі, căpitan-comandorul Dan Păuna mi-a prezentat datele esenţiale privind condiţia escadrilei de elicoptere. Echipajul condus de căpitan-comandorul Ovidiu Corobană – comandantul escadrilei – având în compunere pe căpitanul Silviu Andronic şi locotenentul Rareş Ştefănescu este dislocat cu elicopterul echipat pentru misiuni „Medevac" în garnizoana Dej, pentru a sprijini pregătirea unui batalion de infanterie care urmează să participe la misiuni în teatrele de operaţii externe. Acest gen de misiune se află printre continuităţile escadrilei dislocate la Bacău, fiecare detaşament românesc pregătit pentru intervenţie în teatrul de operaţii european sau asiatic, beneficiind şi de sprijinul echipajelor moldovene. Împreună cu ceilalţi trei instructori de zbor – locotenent-comandorii Adrian Fendu, Eugen Ţîţu şi căpitanul Cătălin Căşeru – oamenii din escadrila de elicoptere reuşesc instruirea piloţilor tineri şi, deopotrivă, acoperirea întregii game de misiuni a subunităţii. Între toate, cele de intervenţie umanitară sau căutare-salvare, întotdeauna rămân prioritare. Iar elicopteriştii de la Bacău, în greu-încercatul an 2005, au dovedit un eroism care niciodată nu poate fi dictat ori impus – el este pur şi simplu – şi, niciodată nu poate fi recompensat pe măsură.

În dreapta avioanelor, oamenii. Mecanici şi tehnici, ingineri şi specialişti de aviaţie, armurieri, echipe de intervenţie, civili. Trec încet printre ei, privindu-i discret. Au combinezoanele încheiate până sus, frigul nopţii mai dă semne, mîinile adunate pe lângă trup şi ochii ageri. Sunt atenţi la ultimele precizări ale directorului de zbor, locotenent-comandorul Vasile Bibire: *"Este o misiune care iese din obişnuitul fiecărei zile de zbor. Rupeţi rutina şi gândiţi de două ori fiecare acţiune. Nu ne grăbeşte nimeni. Iar eu vă cer să faceţi fix ceea ce ştiţi cel mai bine şi aveţi, fiecare în parte, de făcut. Nimic în plus. Aşa acţionând, fiecare în dreptul lui, vom duce până la capăt această misiune delicată. Spor la muncă!"*

Asaltul

Poligonul Smârdan, locul acela din ţinutul Galaţiului unde zeci de unităţi operative îşi desăvârşesc pregătirea operaţională, a fost pregătit pentru nopţile de luptă ale aviatorilor. Ţintele pentru trageri aeriene şi cercul pentru bombardament au primit un cadru nou de iluminare pe timp de noapte. Fără a angaja costuri ridicate, soluţia găsită pentru vizualizarea ţintelor de către piloţi, a fost una expeditivă: *"Calculatorul de bord al aeronavei localizează ţinta geografic, combinând datele de latitudine şi longitudine recepţionate prin satelit, cu precizie metrică. Totodată, calculează în parametri de zbor reali punctul proxim de impact. Dar, pentru siguranţa misiunii, am marcat ţintele cu făclii mari, fabricate ad-hoc de noi din jumătăţi de butoaie metalice semiîngropate în pământ, iar un lichid inflamabil aprins asigură iluminarea"*, mi-a relatat comandantul Bazei Aeriene – comandorul Virgil Ristea – după aterizarea elicopterului cu care a executat ultima cercetare aeriană a poligonului.

Locotenent-comandorul Vasile Bibire, director de zbor

Am profitat de ocazia discuţiei şi am "atacat" tema obiectivelor de operaţionalizare pe termen lung.

Locotenent-comandorul Stelian Maftei şi "ochiul său magic"

– Exerciţiul tactic complex, conceput cât mai aproape de realităţile câmpului de luptă, prinde formă concretă de realizare. Care este determinarea viitoare?

– Începând cu anul 2008, Baza 95 Aeriană Bacău trebuie să aibă pregătită şi să poată pune la dispoziţia Alianţei Nord-Atlantice, o grupare de forţe de nivelul unei escadrile de vânatoare-bombardament, capabilă să execute, în cooperare cu alte forţe aliate misiuni reale aer-sol, dislocabilă în orice teatru de operaţiuni militare. Ori, atingerea unui asemenea standard de operaţionalizare, nu se poate realiza peste noapte.

– Exerciţiul cu trageri şi bombardamente reale pe timpul nopţii, face parte dintr-un program de evaluare?

– Este propriul nostru program de evaluare. Trebuie să cunoaştem cât mai exact de la ce nivel începem pregătirea specifică, ce acumulări avem, dar mai ales, cum le punem în valoare. Nimic nu se naşte peste noapte. Nu din zbor orizontal şi proceduri simple de zbor în diferite condiţii meteorologice se clădeşte un pilot de luptă. Totul, este mult mai complex. Iar atunci când evaluatorii specializaţi vor veni să ne vadă, aş vrea să nu ne fie teamă. Să nu avem mari emoţii. De asta căutăm acum să ne deprindem cu rigorile "jocului de război".

Vremea apusului a chemat piloţii la avioane. Două eşaloane de atac, aterizările acasă şi analiza misiunii. Lângă echipamentul de sol pentru pregătirea şi evaluarea misiunii de zbor, îi văd pe rând pe căpitanii Florin Butcovan, Leonard Baraboi şi Sorin Stan. Secundă cu secundă, zborul pentru bombardament este "despletit" şi analizat până în cele mai mici detalii: intrarea în poligon, eşalonarea, înclinarea în viraje, timpul de zbor pe parcursul de luptă, timpul minim de apăsare al butonului de tragere...

Apoi, eliberarea. Nu se văd exploziile. „Pilotul nu urmăreşte rezultatele bombardamentului", îmi şopteşte Baraboi. Mă uit la el, zâmbesc a înţelegere şi tac. Treabă de pilot. Foarte bine făcută.

O altă zi

Miezul nopţii a rămas în urmă. Altă zi îşi croia răsăritul când mergeam agale spre poarta Bazei Aeriene Bacău cu gândul la odihna furată dimineţii. În semiîntunericul molatec, de undeva din dreapta mea, o lumină lăptoasă mi-a atras atenţia.

– Ce arde acolo? Pare o candelă, îl întreb, nu fără mirare, pe călăuza mea din cele câteva zile sub cerul Bacăului, locotenent-comandorul Gelu Miron, ofiţerul cu relaţiile publice al unităţii.

– Este capela noastră. Am amenajat-o în una din încăperile clubului. Deasupra bibliotecii. Iar noaptea, lumina candelei rămâne aprinsă.

Îl ascult. Vorbeşte egal, ca despre fapte ştiute. Aşa aflu că iconostasul este făcut de un om din unitate cu lemn sărac rostuit din nevoi, că preotul este un slujitor destoinic, că oamenii vin şi se închină, spun rugăciuni în minte şi îşi botează copii. Nici unuia nu-i mai ştiu numele. Dar, ca să nu-i uit cu anonimatul lor liniştit, mai întorc o dată privirea. Lumina faptelor lor este tot acolo...

Comandor DUMITRU BERBUNSCHI

Taină şi smerenie

REGÂNDIREA TRANSFORMĂRII FORȚELOR NATO

Anthony H. Cordesman, deținător al titlului „Arleigh A. Burke Chair" în strategie la Centrul pentru Studii Strategice și Internaționale din Washington și fost membru al Secretariatului Internațional al NATO, precum și autorul lucrării „Războiul din Irak: strategiile, tacticile și învățămintele militare desprinse" (Praeger Publishers, Westport, CT. 2003), analizează cauzele care stau la baza transformării forțelor pe ambele maluri ale Atlanticului și rezultatele obținute până în prezent.

Competiţia capabilităţilor

După primul război din Golf, Statele Unite au căutat în mod constant să transforme forţele militare ale NATO în forţe convenţionale dotate cu înalte tehnologii şi cât mai multe elemente interoperabile. În acelaşi timp, Alianţa Nord-Atlantică a urmărit să dezvolte capabilităţi suplimentare pentru desfăşurarea misiunilor în afara ariei tradiţionale şi proiecţia forţei, dintre care multe după modelul capabilităţilor americane. Forţa de Răspuns a NATO reprezintă simbolul unei astfel de intenţii. În general, ambele eforturi au oglindit sentimentul că NATO trebuie să găsească un nou motiv de existenţă post-război rece, bazat pe noi misiuni şi noi capabilităţi.

În acest sens, NATO a realizat unele progrese, dar o mare parte a acestora sunt mai mult de natură cosmetică. Construirea instituţiilor nu este acelaşi lucru cu transformarea forţelor. Miniştrii pot conveni asupra priorităţilor în modernizarea forţelor şi creării capabilităţilor pentru proiectarea forţei, dar cele mai multe planuri şi bugete de apărare prezintă un progres lent, o continuă lipsă a interoperabilităţii şi o incapacitate de a deplasa şi susţine mai mult decât o mică parte a forţelor naţionale la o distanţă mare de graniţele naţionale. Statele europene membre NATO cheltuiesc mai mult de 220 de miliarde de dolari americani pentru forţele lor militare, având efective de aproximativ 2,2 milioane de militari în serviciul activ şi 2,6 milioane de rezerviști. Totuși, practic toți analiștii în domeniul apărării sunt de acord că eforturile de înzestrare sunt prea puțin coordonate și interoperabile și că nu reușesc să asigure nivelul atins de tehnologiile și capabilitatea SUA de ducere a războaielor. În general, numai un mic procent din efectivele totale ale NATO poate fi dislocat în afara teritoriului Alianței, și o mare parte a forțelor aliaților poate fi folosită

Un bombardier Sea Harrier venind la aterizare, după executarea unei misiuni, pe portavionul HMS Invincible al Marinei Regale Britanice

cu adevărat numai în cazul în care Europa începe un război cu ea însăşi.

În acelaşi timp, o competiţie **de facto** a apărut între Uniunea Europeană şi NATO privind organizaţia care să planifice şi să controleze capabilităţile de apărare ale Europei şi, în special, capabilităţile sale de reacţie rapidă şi proiecţie a forţei. Pe hârtie au fost puse diferite aranjamente privind aceste divergenţe, dar tensiunile create în interiorul NATO de războiul din Irak au înrăutăţit situaţia. Tensiunile franco-americane sunt profunde, în pofida vizitei de reconciliere a preşedintelui George W. Bush în Europa, efectuată în cursul anului trecut, iar unele figuri importante, cum ar fi fostul cancelar german Gerhard Schröder, sunt de părere că Alianţa „nu mai este principalul loc unde partenerii trans-atlantici discută şi îşi coordonează strategiile". Realitatea pare să fie aceea că NATO este, în prezent, o alianţă în care statele membre vor forma din ce în ce mai multe **coaliţii ad-hoc,** ca reacţie la crizele şi evenimentele neprevăzute, în loc să acţioneze împreună.

Deciziile importante ale Alianţei Nord-Atlantice sunt luate, întotdeauna, într-un cadru consultativ

Europa şi SUA – priorităţi diferite

Totuşi, înainte de a începe să purtăm doliu pentru NATO sau să vedem un eşec în transformarea forţelor sale, ar trebui să avem în vedere câţiva factori. În primul rând, nu este un lucru rău – sau o abandonare a nevoilor de securitate ale Europei – dacă integrarea şi stabilitatea europeană se plasează în centrul preocupărilor Europei. Secole întregi de conflicte anterioare reprezintă o lecţie în ceea ce priveşte cât de important este ca Europa să ducă la bun sfârşit procesul său de transformare. Două războaie mondiale au demonstrat că acesta este atât în interesul vital al Statelor Unite şi al Canadei, cât şi al Europei. NATO nu are nevoie de o altă misiune unificatoare în afara Europei pentru a înlocui războiul rece, dar trebuie să-şi reamintească faptul că scopul alianţei trans-atlantice este asigurarea securităţii trans-atlantice, şi că aceasta reprezintă un domeniu unde Occidentul a înregistrat până acum un succes deosebit.

Totodată, nu reprezintă o noutate faptul că Statele Unite se concentrează asupra misiunilor de securitate în afara Europei, sau faptul că alcătuirea forţelor şi a coaliţiilor de voinţe multinaţionale conjuncturale stă la baza cooperării trans-atlantice în locul recurgerii la aranjamente formale în cadrul NATO. Alianţa şi-a demonstrat relevanţa în Afganistan şi Balcani, dar practic, toate operaţiile din afara ariei tradiţionale, care au implicat atât forţe americane, cât şi europene, în ultima jumătate de secol, s-au desfăşurat cu grupuri de forţe ad-hoc din Statele Unite şi câteva state europene. În plus, un studiu elaborat după războiul din Golf de către Centrul de Analiză Navală arăta că Statele Unite făcuseră deja apel la proiecţia forţei în afara ariei NATO de mai mult de 240 de ori în perioada dintre înfiinţarea NATO şi sfârşitul războiului din Golf şi că, în mai mult de trei sferturi din evenimentele cuprinse de această listă, acţiunile americane nu implicaseră nici un rol din partea Europei.

Elicopterele APACHE, componentă reprezentativă a forţei de atac a NATO

Un NATO în care Europa se concentrează asupra Europei, iar Statele Unite se concentrează asupra restului lumii, cu sprijinul diferitelor state europene, în cazul producerii unor evenimente neprevăzute, ar putea fi, de fapt, singura cale prin care Occidentul poate acţiona în cele mai multe situaţii neprevăzute apărute în afara ariei tradiţionale a Alianţei. NATO nu creează interese şi percepţii comune. În multe cazuri, obţinerea consensului la nivelul Alianţei reprezintă o reţetă pentru „paralizie", şi nici un fel de transformare a forţelor Alianţei nu va depăşi vreodată nivelul declarativ, deoarece multe dintre acestea, dacă nu chiar toate statele europene, nu au motive evidente pentru a se implica şi a plăti costurile transformării.

Faptul că NATO este cel mai des folosit drept forum comun de securitate, care asigură dialogul şi cooperarea corespunzătoare acolo unde cooperarea este considerată atât necesară, cât şi posibil de realizat, reprezintă în continuare un succes din toate punctele de vedere raţionale. „Specializarea" Europei şi a Statelor Unite reflectă, de asemenea, realitatea că două dintre cele mai importante priorităţi ale Statelor Unite vizează spaţiul din afara Europei: securitatea Coreei şi stabilitatea în strâmtoarea Taiwanului. În ambele cazuri, care aparţin domeniului militar, Europa poate juca cel mult un rol la nivel declarativ. Iar în Golf şi Asia Centrală, Marea Britanie este în prezent singura putere europeană care deţine o perspectivă a lumii actuale, concretizată în dislocarea şi susţinerea unor contingente semnificative în afara ariei tradiţionale a NATO.

Realitatea bugetară

Sarcinile prioritare în cadrul transformării forţelor se schimbă oricum. În aceste condiţii, şi „cei bogaţi" au probleme de buget, iar costul asigurării controlului reprezintă o problemă serioasă atât pentru Statele Unite, cât şi pentru

Avionul A-10 WARTHOG, deşi vechi, ar putea fi supus unui proces de modernizare, datorită fiabilităţii demonstrate în misiunile NATO

Europa, în pofida superiorităţii americane în privinţa cheltuielilor totale pentru apărare. Statele Unite au realizat că nu-şi pot permite multe dintre programele pe care au crezut mai demult că le pot include în propria „revoluţie în domeniul militar". De exemplu, Aviaţia Militară a SUA prezintă o combinaţie de programe de înzestrare cu aeronave de luptă pe care nu şi-o poate permite. Corpul Infanteriei Marine americane este „ipotecat" datorită programului „Osprey" de dezvoltare a unor aeronave mai uşor de dislocat şi se confruntă cu limitări serioase în privinţa costurilor în multe alte domenii ale modernizării forţelor. Trupele terestre ale SUA au pus, de cel puţin un deceniu, într-o poziţie de aşteptare înzestrarea cu o nouă familie de vehicule echipate cu sisteme de luptă. Iar Marina Militară americană prezintă ceea ce practic toţi experţii din interiorul şi din afara Marinei Militare consideră că este un decalaj major între cerinţele pentru construirea navelor şi posibilitatea reală de a răspunde a acestora.

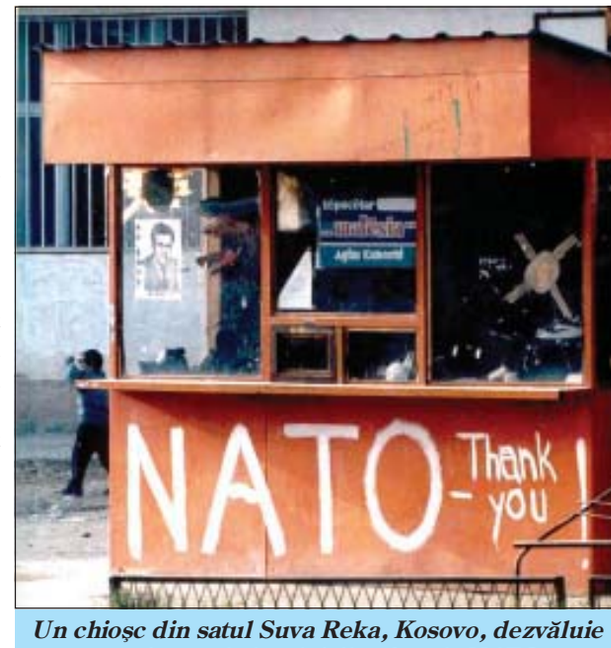
Statele Unite se confruntă cu aceeaşi realitate ca şi ceilalţi membri NATO: bugetele nu pot fi alcătuite astfel încât să răspundă priorităţilor transformării forţelor, ci transformarea forţelor trebuie făcută astfel încât să corespundă bugetelor. În lipsa unei ameninţări convenţionale pereche, principalele criterii pentru transformarea forţelor sunt acum cele care ţin de măsura în care ne permitem să o realizăm.

Totodată, este foarte clar că cerinţele misiunilor se schimbă în mod continuu. Există încă ameninţări convenţionale semnificative în Asia şi Orientul Mijlociu, dar Statele Unite au admis în termenii de referinţă pentru noua sa **Quadrennial Defense Review** că astfel de „ameninţări tradiţionale" reprezintă doar o parte a problemei. SUA trece de la axarea pe forţele convenţionale înzestrate cu înalte tehnologii, la o „matrice cu patru căi", în care ameninţările atipice, dezorganizante şi de natură catastrofică au aceeaşi prioritate. Învăţămintele desprinse din atacurile de la 11 septembrie, Afganistan şi Irak şi perspectiva proliferării generate de Iran şi grupările teroriste au forţat Statele Unite să acorde aceeaşi prioritate acţiunilor de luptă asimetrice, acţiunilor împotriva insurgenţilor, contraterorismului şi apărării propriului teritoriu. De asemenea, acestea au forţat Statele Unite să regândească nevoia pentru cooperarea inter-agenţii, crearea componentelor civile care pot îndeplini sarcini adiţionale în domeniul securităţii naţionale şi repartizarea instituţiei militare a unui rol în operaţiile de construire a naţiunilor, menţinere a păcii şi asigurare a stabilităţii.

Reevaluarea tehnicii existente

Confruntarea cu ameninţări atipice, dezorganizate şi de natură catastrofică reprezintă categorii de misiuni în care tehnologiile pot juca un rol fundamental, dar în care noi platforme de armamente foarte costisitoare, programe spaţiale extrem de scumpe şi muniţii cu performanţe foarte ridicate au, de departe, o prioritate mai scăzută. De exemplu, războiul din Irak a subliniat că importanţa calităţii Informaţiilor, Supravegherii şi Recunoaşterii (IS&R) este mai mare decât cea a deţinerii celor mai moderne aeronave şi a demonstrat că acţiunile de luptă de înaltă precizie pot fi desfăşurate în mare măsură cu dispozitive laser şi bombe ghidate prin GPS, care au un preţ rezonabil.

De asemenea, acest război a demonstrat atât că principalele platforme de armament existente îşi păstrează importanţa, cât şi că acestea pot fi adaptate pentru noi misiuni. Sisteme precum tancul greu M-1A1 şi vehiculul blindat de luptă Bradley nu numai că au contribuit la nimicirea forţelor convenţionale irakiene, ci au jucat, ulterior, un rol de o importanţă deosebită în acţiunile de luptă urbane şi confruntarea cu insurgenţii. De asemenea, elicopterele de atac şi aeronavele fără pilot s-au dovedit uşor de adaptat la o gamă largă de misiuni contrateroriste şi împotriva insurgenţilor. Aeronavele de luptă existente pot combate ameninţarea aeriană generată de ţările în curs de dezvoltare, iar armele relativ simple de lovire cu precizie le permit să acţioneze de pe baze terestre ale apărării aeriene şi să lovească ţintele constituite din teroriştii şi insurgenţii din mediul urban. Astfel, sisteme mai vechi,



Un chioşc din satul Suva Reka, Kosovo, dezvăluie sentimentele localnicilor faţă de NATO

cum ar fi avionul A-10 Warthog, s-au dovedit atât de utile, încât s-ar putea să fie supuse unui program de modernizare major.

Abilităţile şi importanţa factorului uman

Conflictele din Afganistan şi Irak au demonstrat importanţa abilităţilor personalului, ariei de expertiză, unităţilor civili-militari şi a unei multitudini de capabilităţi „uman-centrice", care depind nu de obiecte, ci de bărbaţii şi femeile în uniformă. Contra-terorismul, combaterea insurgenţilor, menţinerea păcii şi construirea naţiunilor necesită folosirea intensă a deprinderilor personalului şi constituie domenii în care forţele europene actuale pot

Este un fapt demonstrat – componenta umană joacă rolul decisiv în acţiunile NATO

juca un rol crucial privind evenimentele neprevăzute în care statele consideră că împărtăşesc nevoia de a face acest lucru. Forţele speciale, poliţia militară, lingviştii, echipele de acţiune civili-militari, experţii în informaţiile furnizate de surse umane, geniştii, unităţile de servicii de sprijin şi elicopterele de transport sunt doar câteva exemple ale abilităţilor „transformaţionale" de care este nevoie, mai curând decât de sistemele de înaltă tehnologie.

Apărarea şi răspunsul împotriva atacurilor teroriste asupra teritoriului naţional implică, de asemenea, realizarea de noi combinaţii de forţe militare regulate, para-militare, de întărire a ordinii şi de răspuns în cazul urgenţelor. Aici, capabilităţile civile pot fi cel puţin la fel de importante precum cele militare, iar prioritatea unor resurse sporite solicită o „transformare" într-un sens mult mai larg al cuvântului. Experţii în contra-terorism, experţii în tehnologia de securizare a informaţiilor, protecţia elementelor de infrastructură de importanţă critică, bazele medicale specializate şi cei care trebuie să dea un răspuns în cazul urgenţelor, cum ar fi, de exemplu, pompierii, sunt elemente la fel de importante pentru securitatea naţională ca şi forţele militare regulate. Acestea sunt domenii unde Europa are aceeaşi capacitate ca Statele Unite, sau una chiar mai ridicată, şi unde ar putea foarte bine să existe un set de priorităţi şi nevoi trans-atlantice cu mult mai multe elemente comune decât în cazul operaţiilor în afara ariei tradiţionale şi al proiecţiei forţei. Dacă terorismul conduce la apariţia unei combinaţii de ameninţări atipice şi de natură catastrofică, după cum se tem mulţi experţi, necesitatea cooperării trans-atlantice devine şi mai evidentă. Aceasta ar putea însemna transformarea şi sporirea multora dintre eforturile NATO, care prind contur în domenii precum contra-terorismul şi în acordarea unui rol mult mai larg cooperării în unele aspecte ale apărării teritoriilor naţionale.

Divergenţele trans-atlantice şi coeziunea Alianţei

Pe scurt, o mare parte a criticilor la adresa eforturilor NATO de transformare a forţelor sale se bazează, probabil, pe ipoteze strategice false şi priorităţi eronate. Divergenţele trans-atlantice vor continua să existe. Europa şi Statele Unite nu vor cădea de acord asupra unui set comun de misiuni pe care NATO ar urma să le desfăşoare în afara ariei sale tradiţionale în multe, dacă nu chiar în cele mai multe cazuri. Forţele europene nu vor fi transformate pentru a atinge nivelul Statelor Unite sau nivelul convenit oficial de miniştrii europeni ai apărării, în ceea ce priveşte tehnologiile convenţionale sau proiecţia forţei.

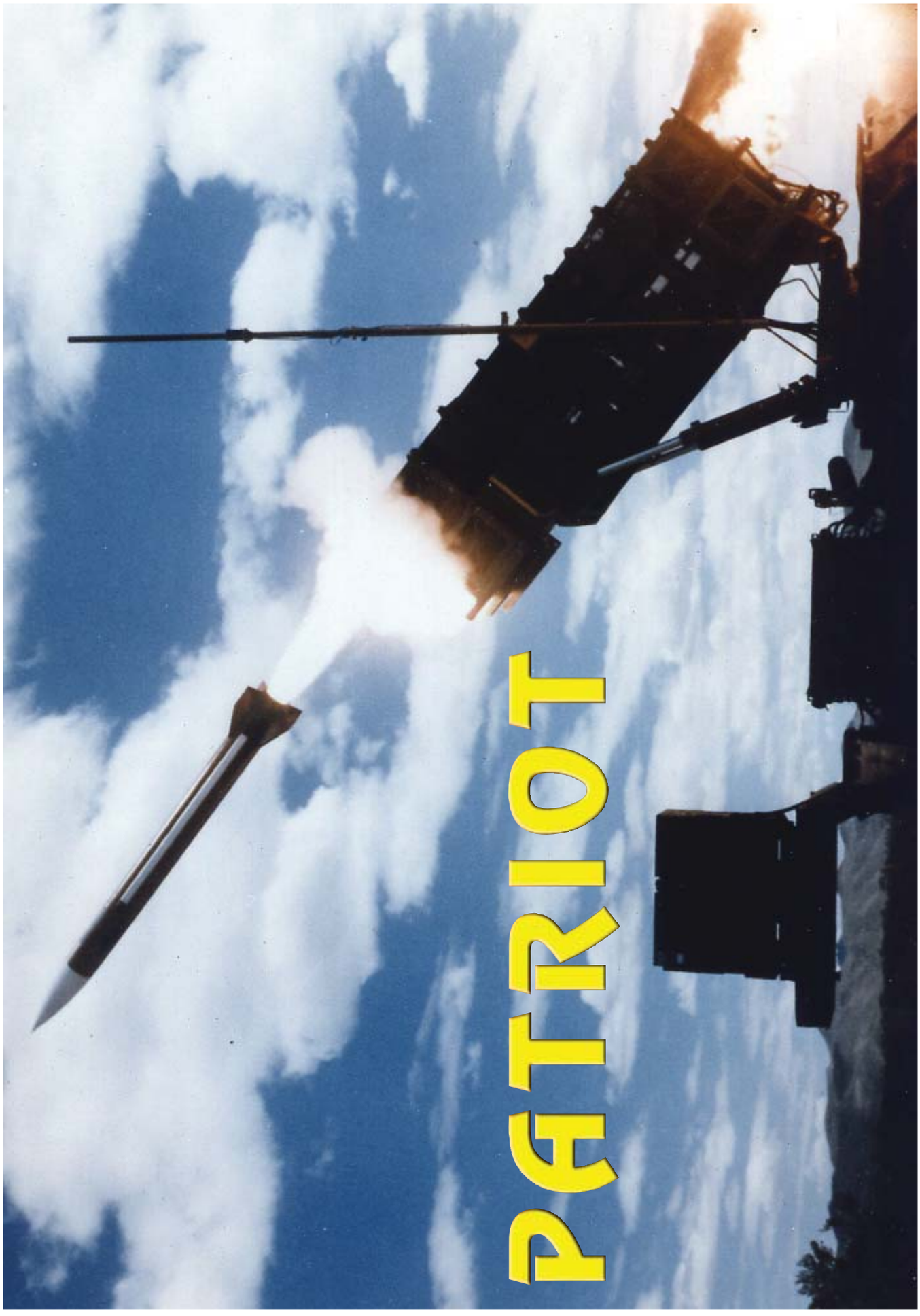
Totuşi, astfel de divergenţe nu reprezintă un lucru nou, iar impactul unificator şi generator de coeziune al războiului rece ţine, în mare măsură, de istorie şi o falsă nostalgie. NATO a trecut prin mai multe „crize trans-

Racheta balistică americană Pershing-II, una din armele ce au generat o dezbatere politică în Europa, în timpul războiului rece

atlantice" datorită unor probleme cum ar fi: reducerea ajutorului militar american conform Punctului 4, refuzul american de a sprijini operaţii de tip colonial în afara ariei sale tradiţionale, eforturile Alianţei de a se adapta la opţiunile nucleare din teatru şi apoi la restaurarea opţiunilor convenţionale, retragerea parţială din NATO a lui De Gaulle, rolul SUA în Vietnam, dezvoltarea programului Pershing II şi a rachetelor de croazieră lansate de la sol, precum şi aspectele legate de Reducerea Reciprocă şi Echilibrată a Forţelor şi Tratatul Forţelor Armate Convenţionale din Europa. NATO nu a ajuns niciodată să elaboreze, într-o manieră coerentă, vreun plan major privind forţele, nici măcar unul atât de vital de-a lungul existenţei sale pe cât era cel pentru dislocarea sistematică a apărărilor aeriene cu baza la sol pentru Regiunea Centrală.

Dacă cineva judecă Alianţa după standardele lumii reale se poate spune că, deşi departe de a fi un succes perfect, aceasta este orice în afară de un eşec. În plus, ea are la îndemână mai multe oportunităţi pentru realizarea transformării forţelor de care statele membre au nevoie cu adevărat, decât se pare că sunt conştienţi experţii care se concentrează exclusiv asupra ameninţărilor tradiţionale. NATO trebuie să regândească fundamental multe dintre priorităţile actuale ale transformării forţelor, dar rămâne un succes considerabil. În ceea ce priveşte viitorul, lucrul de care NATO are într-adevăr nevoie este ceva mai puţină vanitate din partea Statelor Unite, ceva mai puţină rivalitate internă din partea Europei şi mult mai mult realism strategic privind ceea ce NATO poate şi trebuie să facă.

http://www.nato.int/docu/review/2005/issue 1/romanian/art 4.html


PATRIOT

Sistemul de apărare aeriană cu baza la sol "Patriot"

Este un sistem complex, destinat apărării aeriene împotriva unei mari varietăţi de ţinte, cum ar fi: aeronave, rachete balistice tactice sau rachete de croazieră. Sistemul, care şi-a demonstrat performanţele în timpul operaţiunii ***"Desert Storm"***, poate angaja simultan ţinte multiple, în condiţiile celor mai severe contramăsuri electronice.

Elementele principale ale sistemului îl reprezintă o formaţiune de radare multi-funcţionale sincronizate, combinate cu rachete cu ghidare activă sau semiactivă. Totodată, o unitate de foc "Patriot" are în compunere un sistem de comandă- control al focului, grupuri electrogene şi un grup de antene pentru comunicaţii.

Sistemele "Patriot" au fost aciziţionate, până în prezent de următorele state: Olanda, Germania, Japonia, Israel, Arabia Saudită, Taiwan şi Grecia.

1. Grupul de radare supraveghează spaţiul aerian şi este capabil să determine tipul ţintei descoperite(rachetă balistică, avion pilotat, UAV – avion fără pilot, sau rachetă de croazieră).

2. Din **centrul de comandă şi control** operatorii identifică ţintele ca amice sau inamice şi le sortează după priorităţi. Există posibilitatea de comunicare cu alte baterii "Patriot", precum şi cu eşaloanele superioare.

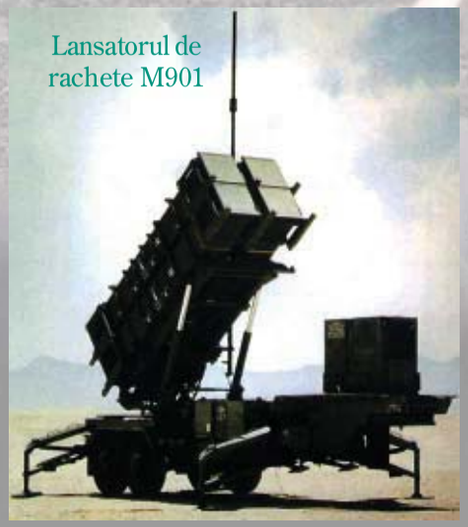
3. Lansatoarele de rachete (comandate de către centrul de comandă prin fibră optică sau semnal radio) furnizează datele de pre-lansare şi de comandă a focului. Au în compunere câte 4 rachete fiecare şi pot lansa o rachetă în mai puţin de 9 secunde.

4. Racheta Patriot este ghidată radar la ţintă cu ajutorul computerelor din centrul de comandă şi control prin intermediul propriilor senzori.

5. Racheta PAC-3 (rachetă avansată Patriot) distruge ţintele prin intermediul energiei cinetice dezvoltate la lovirea ţintei. Lungimea: 5,21m; Diametrul: 25cm; Anvergura aripilor: 50cm. Greutate: 312kg; Viteza: peste 5 mach

6. Racheta modernizată GEM+ dispune de sisteme modernizate de propulsie şi ghidaj şi distruge ţintele prin explozie produsă la lovirea lor sau în apropierea lor. Lungime: 5.3m; Greutate: 907,1 kg; Viteza: peste 5 mach.

Radarul mobil **AN/MPQ53** asigură căutarea, detecţia, urmărirea şi identificarea ţintelor, urmărirea şi ghidarea rachetelor precum şi măsurile de protecţie electronică. Are posibilitatea de descoperire de până la 100 km. Poate urmări pâna la 100 de ţinte şi dispune de capabilitatea de a dirija pâna la 9 rachete simultan.



Pagini realizate de
ADRIAN SULTĂNOIU
sursa: www.raytheon.com

REUNIUNEA COMITETULUI NATO PENTRU MANAGEMENTUL TRAFICULUI AERIAN – NATMC

În cursul lunii mai s-a desfăşurat la Kiev, Ucraina, reuniunea NATMC la care au participat, în premieră, ţări care nu sunt partenere NATO (Azerbaijan, Belarus, Macedonia).

Prin invitarea la reuniunea NATMC şi a ţărilor care nu sunt partenere NATO, Alianţa Nord-Atlantică doreşte armonizarea reglementărilor privind managementul traficului aerian civil şi militar, la nivel internaţional.

De asemenea, Alianţa Nord-Atlantică îşi dovedeşte interesul privind implicarea organizaţiei în activităţile de management al traficului aerian, în mod deosebit în problemele legate de securitate, dar şi de elaborare a unor reglementări şi standarde care să fie aprobate la nivelul Organizaţiei Internaţionale a Aviaţiei Civile – ICAO pentru a fi distribuite, spre implementare, tuturor statelor.

Totodată, NATO doreşte să participe la luarea deciziilor privind implementarea conceptului SES (Single European Sky) în Europa, în special în spaţiul Europei de Est/ Sud-Est.

În cadrul reuniunii au mai fost prezentate o serie de rapoarte ale organizaţiilor internaţionale referitoare la managementul traficului aerian, cum ar fi: Next Generation Air Transportation System (NGATS), care reprezintă un plan de transformare a sistemului de transport aerian din SUA, pentru a atinge cerinţele anului 2025; exerciţii „RENEGADE" cu ţări care nu sunt membre NATO; securitatea ATM – Air Trafic Management; gestionarea UAV-urilor etc.

Căpitan-comandor
GEORGEL ZAHARIA

Reuniunea grupului de lucru în domeniul transportului aerian

La Baza 15 Transport Aerian Brusseles – Belgia s-a desfăşurat, în cursul lunii mai, reuniunea grupului de lucru în domeniul Transport Aerian „Air Transport Panel – ATP".

La reuniunea organizată de către Comitetul Militar de Standardizare Aeriană (MCASB), au participat reprezentanţii Agenţiei NATO de Standardizare (NSA), reprezentanţii comandamentelor strategice şi regionale ale NATO, delegaţii din 10 ţări membre şi un delegat din ţările PfP.

În urma dezbaterilor, s-a stabilit că este necesară iniţierea şi dezvoltarea de noi standarde şi pregătirea unor noi publicaţii ale Forţelor Aliate, necesare pentru a ţine pasul cu noile evoluţii tehnice şi operaţionale.

Totodată, trebuie asigurată sprijinirea noilor membri NATO în efortul lor pentru înţelegerea procedurilor ATP.

De asemenea, în cadrul reuniunii, au mai fost abordate aspecte privind: promovarea schimbului de informaţii specifice şi echipament în scopul realizării transportului aerian; asigurarea utilizării termenilor comuni de către toate forţele participante NATO; reducerea riscului asociat cu operaţiunile de transport; luarea în considerare a adaptării sau recunoaşterii standardelor civile internaţionale etc.

Căpitan-comandor
VASILICĂ APOSTOL

Reuniunea AFFSCE

Turcia a găzduit, la sfârşitul lunii mai, reuniunea anuală a Comitetului de Securitate a Zborului pentru Forţele Aeriene din Europa – AFFSCE, la care a participat 26 de ţări membre ale acordului.

Activitatea a constituit un bun prilej pentru realizarea schimbului de informaţii referitoare la cauzalitatea producerii evenimentelor de aviaţie, a metodelor şi procedeelor folosite de forţele aeriene ale altor ţări pentru reducerea riscului producerii acestor tipuri de evenimente, a sistemelor de securitate a zborului, a modului de constituire şi evidenţă a bazelor de date şi a realizării schimbului de informaţii.

În acelaşi timp, prin participarea la această activitate s-au stabilit puncte de contact utile în cazul producerii unui eveniment de zbor, cu o aeronavă proprie, pe teritoriul unui stat membru AFFSCE.

Căpitan-comandor MARIAN GĂRĂIACU

BERLIN AIR SHOW

Organizat, în colaborare, de mai multe asociații reprezentând industria aeronautică germană, mitingul aerian de la Berlin a fost definitoriu în principal prin numărul record de participanți, la toate categoriile.

Astfel, la manifestarea desfășurată în perioada 16-21 mai a.c., au fost prezenți peste 250.000 de participanți, dintre care 115.000 de vizitatori aflați în interes de serviciu – producători, firme contractante, intermediari de echipamente etc. Au fost vizionate peste 340 de aparate, într-un total de peste 1000 de prezentări.

De asemenea, remarcabil este și numărul țărilor participante – 42 și cel al jurnaliștilor acreditați la eveniment – peste 4100 din 70 de țări, fapt care face din mitingul aerian german unul dintre cele mai impozante din acest an.

Principalul obiectiv al evenimentului l-a constituit promovarea, de către companiile participante, a diferitelor produse expuse, întărirea relațiilor între firmele axate pe același gen de producție, schimbul de experiență între specialiștii firmelor prezente și, nu în ultimul rând, atragerea de noi clienți.

www.ila-berlin.com

„Wings of Freedom" Air Show

Mai multe avioane de bombardament japoneze, model Zero, au survolat spațiul aerian al aeroportului regional de la Tullahoma, în zilele de 27-28 mai a.c., pentru a recrea fantasticul spectacol aerian de fum, foc și zgomot produs de atacul asupra portului Pearl Harbor, momentul implicării SUA în cel de-al doilea război mondial.

Acest eveniment, desfășurat sub titulatura „Tora! Tora! Tora!", a făcut parte din programul pregătit pentru sărbătorirea celei de-a 55-a ediții a mitingului aerian „Wings of Freedom" organizat anual la baza forțelor aeriene Arnold.

Cele 6 avioane de bombardament japoneze au fost „acompaniate" de la sol de peste 60 de încărcături explozive precum și de redarea, prin stațiile de amplificare, a atmosferei prezente în acele momente.

www.defence aerospace.com

Transportul aerian polonez

Oficiali din cadrul ministerului apărării din Polonia au confirmat alocarea unei sume de peste 120 de milioane de dolari pentru dezvoltarea programului referitor la transportul aerian militar.

În cadrul acestui program, Forțele Aeriene din Polonia intenționează să achiziționeze 6 avioane și peste 70 de elicoptere de greutate medie în scopul executării misiunilor de transport. Aceste aparate, ce vor fi livrate eșalonat pe o perioadă de 6 ani, vor înlocui mai vechile modele Yak-40 și Mi-8/14/17 aflate în prezent în dotarea aviației militare poloneze.

www.airforcesmonthly.com

GRIPEN – SOLUȚIA NORDICĂ

În cadrul unor conferințe de presă organizate la Oslo în data de 15 mai și, respectiv, la Copenhaga în 16 mai, compania Gripen International a prezentat detaliile ofertei sale pentru - Norvegia și Danemarca - privind înlocuirea flotilelor de avioane F-16 cu noile modele Gripen.

Această ofertă s-a conturat în urma cererilor înaintate de către cele două țări pentru proiectarea unor modele Gripen specifice pentru fiecare țară în parte, cerere care a inclus peste 48 de aparate. Astfel, modelele Gripen N și Gripen DK vor fi livrate până la sfârșitul anului 2016 și se vor remarca, în special, prin autonomia dezvoltată de zbor.

Soluția oferită de compania suedeză vine și în sprijinul afirmațiilor referitoare la existența unei strategii comune privind necesitățile internaționale, naționale și regionale de apărare aeriană.

www.gripeninternational.com

Exercițiul „Volcanex 06"

În perioada 15-22 mai a.c., în localitatea Vouziers-Sechault, s-a desfășurat, sub egida GAE (Grupul Aerian European), exercițiul multinațional „Volcanex 06". În vederea atingerii scopului exercițiului s-au înscris mai multe echipaje din țări membre NATO: Franța, (care a participat cu un detașament aerian dislocat de la baza aeriană „Commandant Marine-la-Meslee") Marea Britanie (un pluton de parașutiști și o companie de geniu, 4 avioane Tornado), Germania, Spania, Italia, Belgia și Norvegia .

Obiectivul principal al exercițiului l-a constituit testarea abilităților piloților și echipajelor în rezolvarea unor proceduri standard precum și crearea relațiilor de interoperabilitate.

Pe durata exercițiului au fost executate misiuni de recunoaștere în teritoriu „inamic" și "curățare" de forțele ostile, de securizare și amplasare a propriilor facilități etc.

www.defence.gouv.fr

Exercițiul „Elite 2006"

În cadrul programului de pregătire a forțelor comune NATO, s-a desfășurat, în perioada 03-18 mai a.c. la Baza de Antrenament de la Heuberg, în regiunea Baden-Wurtemberg, Germania, exercițiul multinațional de pregătire și antrenare electronică aeriană „Elite 2006".

La exercițiu au participat contingente din 13 țări membre NATO – Cehia, Franța, Germania, Grecia, Lituania, Olanda, Norvegia, Polonia, Slovacia, Slovenia, Spania, Turcia și Marea Britanie - și 3 aflate în postură de participanți prin programul NATO Partnership: Finlanda, Suedia și Elveția.

Pentru îndeplinirea obiectivului exercițiului (îmbunătățirea abilităților de conlucrare a piloților și operatorilor de la stațiile terestre în contextul misiunilor comune) au fost puse la dispoziție 6 baza aeriene militare din regiune și una din Elveția, locații care au asigurat zborurile efectuate de cele 28 de avioane și 6 elicoptere participante.

Dintre acestea s-au făcut remarcate, prin precizia executării misiunilor încredințate, avioanele elvețiene F-18C, F-18D și elicopterele germane Cougar.

www.nato.int

Centrul de transport aerian european

Noul sediu al Centrului Pentru Transport Aerian European, amplasat la Baza Forțelor Aeriene Regale olandeze din Eindhoven, Olanda, a fost prezentat, de către colonelul Ians de Rancourt , reprezentanților presei, în cadrul unei ceremonii oficiale desfășurată în data de 9 mai a.c.

Înființarea Centrului Pentru Transport Aerian European, în data de 5 iulie 2004, s-a datorat inițiativei oficialilor NATO, în scopul ajustării transportului aerian militar la cerințele a șapte țări membre ale alianței: Franța, Germania, Belgia, Spania, Italia, Olanda și Marea Britanie.

www.luchtmacht.nl

Elicopterul SAR-H

Ministerul apărării și cel al transporturilor din Marea Britanie au anunțat, în data de 20 mai a.c., trecerea elicopterului de căutare-salvare SAR-H într-o nouă etapă de dezvoltare prin participarea la programul comun al celor două instituții.

Ținând cont de faptul că elicopterul servește drept principal element în executarea misiunilor de căutare-salvare pentru 12 baze militare răspândite pe întreg teritoriul Marii Britanii, s-a considerat esențială îmbunătățirea performanțelor în scopul atingerii cerințelor impuse de standardele NATO.

Principalul obiectiv al programului îl constitue îmbunătățirea performanțelor referitoare la autonomia de zbor, care se dorește a crește cu 30 de procente, schimbarea motorului cu unul predispus la consum minim precum și mărirea capacității de transport persoane și echipament militar diversificat.

www.roaf.co.uk

Program comun belgiano-olandez pentru F-16

Ministerele apărării din Belgia și Olanda au lansat, în data de 01 mai, un program comun pentru dezvoltarea programului de modernizare a avioanelor F-16, mai precis a softurilor folosite de acestea. Pachetul de îmbunătățire conține noi sisteme integrate pentru controlul navigației și echipamente electronice de bord performante.

Varianta finală a pachetului, denumită M5/M5+, va fi implementată la bordul aparatelor până la sfârșitul anului 2009-începutul anului 2010, urmând a conține un sistem modernizat de stocare a datelor și informațiilor, precum și un nou model de radar ALR-69. Pentru folosirea noilor sisteme au fost destinate peste 70 de avioane F-16 din cele două țări,

Acest program se dorește a fi continuat până în anul 2020, când Forțele Aeriene Regale Olandeze speră să înlocuiască avioanele F-16 cu modelele Lockhead F-35 Joint Strike.

www.f-16.net

UAV-ul Barracuda

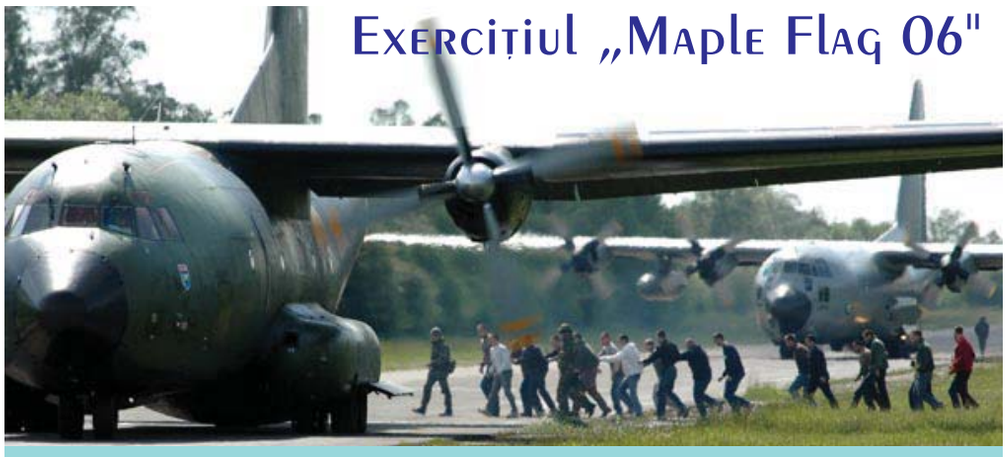
Compania EADS Military Air System a anunțat dezvoltarea unui program pentru proiectarea unui model de avion fără pilot (UAV) Barracuda, avion care se dorește a fi operațional până la sfârșitul anului.

Primele teste au fost efectuate în luna aprilie prin executarea unui zbor de 20 de minute, însă etapa cea mai importantă a constituit-o prezentarea și efectuarea unor demonstrații aeriene internaționale, fapt consemnat de prezența modelului la recent încheiatul miting aerian de la Berlin (ILA), desfășurat în luna mai.

Constructorii de la EADS s-au axat, în principal, pe mărirea capacității UAV-ului Barracuda pentru depozitare și pe obținerea unei fiabilități complete în ceea ce privește randamentul motorului. Testele efectuate au reflectat atenția acordată noilor sisteme introduse: sisteme de senzori electrice, optice și infraroșii, sisteme dedicate de urmărire a țintelor și, nu în ultimul rând, sisteme de emisie pentru raze medii de acțiune.

www.eads.com

Exercițiul „Maple Flag 06"



Pe durata a cinci săptămâni, mai multe avioane (Mirage 2000 și C160 Transall) și peste 200 de aviatori din cadrul Forțelor Aeriene Franceze au participat la exercițiul multinațional „Maple Flag 06", organizat în Canada.

După mai multe zile necesare dislocării exhipamentelor, tehnicii și personalului în zona dedicată desfășurării exercițiului, piloții francezi au început cu data de 15 mai efectuarea zborurilor de aclimatizare la altitudini joase. Apoi, începând cu cea de-a doua zi a exercițiului, au executat celelate tipuri de misiuni prevăzute în scenariu: trageri ghidate de sistemele laser, răspuns la amenințări aeriene, zbor în formație mare (în premieră s-a reușit executarea unui zbor cu o formație de 60 de aparate) , misiuni de transport și de evacuare a personalului.

www.defence.gouv.fr

Operațiunea "Mountain Lion"

Efective aparținând structurii de comandă a Forțelor Aeriene Combinate din Afganistan, împreună cu militari din cadrul armatei afgane au lansat, începând cu luna mai a.c. operațiunea Mountain Lion.

Scopul acestei operațiuni constă în asigurarea unei depline securități în zonă și neutralizarea oricăror tentative de contraatac ale forțelor aparținând elementelor teroriste. Echipajele de pe avioanele americane A-10, B-52, F-15E și cele engleze de pe aparatele de tip Harrier GR7A vor asigura, astfel, un suport aerian permanent pentru forțele terestre din zonă, în lupta acestora împotriva insurgenților afgani.

www.airforcesmonthly.com

Rusia renunță la programul An-70

După mai multe disensiuni constatate între specialiștii militari, Rusia a anunțat că renunță la dezvoltarea programului privind proiectarea și producerea avionului de transport aerian mediu curier Antonov An-70.

Comandantul Forțelor Aeriene Ruse, generalul Vladimir Mikhailov, a făcut respectivul anunt în data de 7 mai a.c., în urma criticilor repetate

referitoare la calitatea acestor tipuri de avioane. Oficiali ai aviației ruse au declarat, în decursul timpului, că acest model nu se încadrează în cerințele actuale, fiind preferată variantă modelului Il-76MF, variantă mult mai puțin costisitoare și mai viabilă.

Totuși, ministrul ucrainian al industriei, Volodymyr Shandra, a declarat, la rândul său, că nu a primit nici o înștiințare în acest sens, drept pentru care programul An-70 va continua, probabil cu alți parteneri, deoarece dotarea Forțelor Aeriene din Ucraina, până în anul 2014, cu 8 avioane de acest tip este impetuoasă.

www.airforcesmonthly.com

RADAR ÎMBUNĂTĂȚIT PENTRU BOMBARDIERELE B-1B

La sfârșitul lunii aprilie, Forțele Aeriene ale SUA au acordat companiei Boeing un contract în valoare de 180 de milioane de dolari pentru modernizarea radarelor de control al tragerilor model AN/APQ-164 amplasate la bordul avioanelor din cadrul escadrilei de bombardiere B-1B. În cadrul acestui program de implementare, mentenanță și eficientizare, compania va livra variantele modernizate până la sfârșitul anului 2011.

Pachetul de upgrade va conține un nou sistem de transmisie-recepție, un procesor mai puternic și un pachet de programe software actualizat. Conform declarațiilor specialiștilor de la compania Boeing, îmbunătățirea performanțelor acestui radar va duce la obținerea unor date mult mai precise privind descoperirea și urmărirea țintelor.

Primul avion de bombardament model B-1B, având la bord radarul AN-AQ-164 îmbunătățit va efectuat teste de zbor la baza Edwards, în timp ce aparatura de comunicare de la sol va fi instalată, în primă fază, la bazele Ellsworth, South Dakota și Dyess, Texas, precum și la Centrul Logistic Aerian de la Oklahoma.

www.airforcesmonthly.com

Exercițiul „Trident Fury"

Peste 2000 de militari din cadrul Forțelor Aeriene, Maritime și Terestre din Canada, Statele Unite ale Americii, Marea Britanie și Australia au participat, în perioada 08-19 mai a.c., la exercițiul comun „Trident Fury", desfășurat pe insula canadiană Vancouver.

Printre misiunile executate în cadrul exercițiului de forțele aeriene participante s-au remarcat lansarea rachetelor aer-sol asupra unor ținte prestabilite, patrularea aeriană în zonele de „conflict", simularea constituirii unor formații de atac și atacuri simulate împotriva navelor amplasate în largul mării.

La exercițiu au participat 20 de aparate de zbor, dintre care s-au evidențiat avioanele CF-18 Hornet, CP-140 Aurora și aeronava AWACS aparținând NATO.

www.forces.gc.ca

Pagini realizate de plutonier-major SORIN SĂFTOIU

120 de ani de la naşterea savantului Henri Coandă

1886 – 2006

Academia Forţelor Aeriene "Henri Coandă" a sărbătorit, la începutul lunii iunie, împlinirea a 120 de ani de la naşterea savantului român Henri Coandă, patronul spiritual al instituţiei. Cu această ocazie, Academia, în colaborare cu SC IAR SA Ghimbav, AEROSTAR SA Bacău şi BCR Braşov a organizat un simpozion de evocare a personalităţii ştiinţifice a savantului român şi Ziua Porţilor Deschise.

La activităţile desfăşurate au participat, în calitate de invitaţi, generalul (r) Iosif Rus – consilier al ministrului apărării naţionale şi preşedintele A.R.P.I.A. (Asociaţia Română pentru Propaganda şi Istoria Aeronauticii), personalităţi ale administraţiei publice locale, comandanţi ai unităţilor militare din garnizoana Braşov, reprezentanţi ai Muzeului Aviaţiei, membri ai Asociaţiei Aviatorilor Braşoveni, ai Uniunii Naţionale a Cadrelor Militare în Rezervă şi în Retragere şi ai Asociaţiei „Cultul Eroilor".

În cadrul simpozionului au fost prezentate aspecte inedite şi date de referinţă din activitatea omului Henri Coandă, precum şi o parte din cele mai importante invenţii din domeniul aeronauticii, datorate savantului Henri Coandă. Astfel, comandorul Paul Sandachi, directorul Muzeului Aviaţiei, a surprins în mod plăcut auditoriul cu o expunere despre pasiunea cu care Henri Coandă şi-a urmat visul din copilărie pe tot parcursul vieţii, dedicată zborului omenesc.

Studenţii anului III aviaţie, Mihai Iulian şi Şerban Radu, au prezentat tema „Efectul Coandă, de la teorie la practică".

Aflându-se la baza a numeroase aplicaţii, „efectul Coandă" reprezintă certificatul de naştere al mecanicii fluidelor, o nouă ramură a tehnicii. Cercetările realizate în numeroase ţări, printre care şi România, au condus la multe utilizări practice ale „efectului Coandă", cum ar fi: propulsia şi sustentaţia vehiculelor aeriene, îmbunătăţirea turbinelor cu gaze, amplificatoare de fluide, aparate pneumatice, amortizoare de zgomote etc.

Inginerul Sorin Dinea a captat interesul participanţilor printr-o expunere în care au fost supuse atenţiei celor prezenţi descoperiri mai puţin cunoscute ale savantului român, cel mai inovator fiind proiectul AvroCar de realizare a unor aparate în formă de farfurii zburătoare, utilizând efectul Coandă.

Comandantul Academiei, generalul-maior dr. Constantin Zaharia a rememorat, în contextul manifestărilor, întâlnirile avute cu savantul român, prilejuite de vizitele pe care acesta obişnuia să le facă elevilor din Şcoala Militară de Ofiţeri de Aviaţie „Aurel Vlaicu" de la Boboc. Acest fapt dovedeşte, peste timp, că Henri Coandă folosea orice prilej pentru a fi aproape de fenomenul numit aviaţie.

În încheiere, generalul (r) Iosif Rus a subliniat rolul de pionier pe care Henri Coandă îl ocupă în istoria aviaţiei şi a remarcat că invenţiile şi contribuţia savantului român la dezvoltarea aviaţiei este recunoscut pe plan mondial, fără nici o rezervă.

"...Ce norocc ar avea omenirea, dacă ar exista multe naţii care să-i fi adus faţă de numărul de locuitori atât cât i-a adus naţia română în ultimii 120 de ani!"
Henri Coandă
ZBORUL REACTIV MONDIAL A DEBUTAT PE ARIPI ROMÂNEŞTI
Secţiune în avionul reactiv Coandă 1910
Detalii ale turbinei avionului Coandă 1918.
Avionului Coandă 1910
Avionul Bristol-Coandă
Aerodina lenticulară (1935)
Imagine inedită cu avionul realizat de Coandă pentru armata franceză. Avionul avea două elice propulsive (amplasate în spatele avionului).

Căpitan
MIRCEA BARAC

107 SECUNDE CÂT O VIAȚĂ!

„Era o noapte neagră de septembrie, își amintește comandorul (r) aviator VASILE SUSAI. Urma să execut cea de-a treia ieșire de zbor din planul grafic, având de făcut interceptarea unei <<ținte>> ce zbura în stratosferă, în condiții meteo grele, cu variații de viteză și multiple manevre, atât în plan orizontal, cât și vertical.

Eram deja echipat pentru zbor când sunetele stridente ale soneriei de la <<Celula de alarmă>> mă avertizau că trebuie să trec în poziția de alarmă gradul unu.

Deși cumva incomodat de costumul de zbor, am alergat până la avion unde, o dată instalat în carlingă, am și intrat în legătură radio cu Punctul de comandă.

– Deda! 220 în gradul unu pe recepție!

– 220 Deda, gaz!

După ce am pornit motorul, am trecut pe canalul radio al startului, totodată rulând cu avionul spre linia de start. Aici am frânat aparatul, am cuplat pilotul automat pe poziția stabilizare, am mărit turajul motorului până la regimul maximal și am blocat maneta de combustibil pe prag. După ce am pornit și cronometrul de bord, am raportat:

– Deda-start 220! Frână, flaps 100 la sută, pilot (automat) cuplat. Permiteți decolarea fără forțaj.

– Aprob! – veni și așteptatul răspuns.

Primind aprobarea, am dat drumul la frână, eliberând astfel cei peste 20.000 CP ai motorului. Curând m-am și desprins de pe pistă, procedând apoi la escamotarea trenului de aterizare și a flapsului.

Revenind cu mâna stângă pe maneta de combustibil, din reflex am presat-o ușor pentru a mă convinge că și-a păstrat poziția pe pragul de maximal. Surprinzător, în acel moment, a intervenit imprevizibilul.

Cum înălțimea la care mă aflam nu era mai mare de 50–60 metri, am observat că avionul, solul peste care zburam, cât și baza inferioară a norilor, erau inundate de o puternică lumină. Am înțeles că, undeva în spatele cabinei, am un incendiu la bord.

În asemenea împrejurări, dată fiind și înălțimea foarte mică la care mă aflam, instrucțiunile erau categorice: CATAPULTAREA.

Lupta cu secundele deja începuse. Dintr-o privire am observat că avionul se afla într-o pantă de urcare de 5–7 grade, viteza de aproape 800 km/oră, iar înălțimea la care ajunsesem nu depășea 200 de metri.

Am luat mâna de pe manșă – lăsând avionul în seama pilotului automat – apucând cu hotărâre maneta sistemului de catapultare. Era momentul să iau poziția corectă și să trag maneta care ar fi amorsat capsa de sub scaunul pe care mă aflam.

În clipa următoare mi-am dat seama că, pe direcția pe care zburam, era foarte probabil ca avionul să se prăbușească peste comuna pe care o aveam în față, comună mare, cu peste 1.500 de case. Ce s-ar fi ales din acea comună dacă bolidul de peste 9 tone, din care 4 tone numai carburanți, s-ar fi abătut asupra ei?

Nu! Nu puteam să-mi salvez viața cu sacrificiul a cine știe câtor alte vieți. Așa că, pe moment, am renunțat a mă mai catapulta. Am decuplat pilotul automat cu mâna stângă după care, revenind la maneta de gaze, deși era blocată, am început a trage hotărât de ea, reușind a o aduce într-o poziție ce corespundea unui regim de funcționare a motorului de aproximativ 95 de procente.

În acel moment – miraculos – am constatat dispariția luminii intermitente și a zborului avionului în trepte. Deci impresia de incendiu a fost falsă. Totuși ce era? Explicațiile rămâneau însă pentru mai târziu. Acum, deși transpirația mă inundase și prin minte îmi treceau fel de fel de ipoteze, prioritar era să preiau controlul avionului. Aparatura funcționa normal, motorul în parametri, înălțimea de zbor 250 de metri, viteza de urcare 5 metri/secundă, iar cronometrul marca 107 SECUNDE de la decolare.

La înălțimea de 400 de metri încă mă mai aflam sub baza norilor când, hotărându-mă a-mi verifica bănuiala, am dus maneta de gaze pe regim maximal, deci de 100 la sută, după care am apăsat ușor pe maneta de combustibil, așa cum procedasem imediat după decolare. Surprinzător, <<incendiul>> a reapărut, ceea ce mi-a confirmat că motorul cupla necomandat forțajul.

De venit la aterizare nici vorbă, cantitatea de combustibil de la bord nepermițând o aterizare normală.

Deci, am pus avionul într-o pantă de peste 50 de grade și cu forțajul cuplat, ca o nălucă, am pătruns în plafon ieșind deasupra norilor la o înălțime de peste 9.000 de metri. Și abia atunci, ceva mai relaxat, am făcut primul apel radio de la decolare.

Comandorul aviator Vasile Susai

– Startule, te cheamă 220!

– 220, de ce n-ai răspuns până acum? Ce s-a întâmplat? Te-am chemat tot timpul.

După vocea conducătorului de zbor, mi-am dat seama că <<jos>> erau deja agitați încât m-am grăbit a-i liniști:

– Startule, sunt 220! Raportez când vin la aterizare. În rest, totul normal. Sunt la 11.000, dar renunț la interceptare. Aprobați intrarea în sistem, cu venirea la aterizare.

– 220, aprob! – după care mi-a dat elementele pentru sistem.

Și, în timp ce zburam către aerodrom, încă o dată mi-am dat seama cât de mult le dă de <<furcă>> – conducătorilor de zbor, comisiilor care cercetează cauzele evenimentelor de zbor, cât și aviatorilor în general – firească întrebare: <<De ce, aflat într-o situație critică, pilotul nu răspunde la apelurile radio ale conducătorului de zbor?>>

O legătură radio, o convorbire start-pilot, durează cam 15 secunde, ori pilotul – în acele situații critice – se află într-o crâncenă luptă cu timpul, nepermițându-și ca în acea încordare, fizică și psihică, să irosească chiar numai câteva secunde care pot însemna VIAȚA ori MOARTEA, a fi sau a nu mai fi. Toată atenția, experiența, speranța, îl fac pe pilot a căuta și găsi modalitatea de a se salva pe sine, dar și aparatul. Pentru explicații, suficient timp va fi după revenirea la aerodrom.

Pentru cine n-a trecut prin asemenea momente, desigur că totul poate părea de neînțeles. Și totuși, aviatorii nu pot să nu înțeleagă.

Ulterior aterizării, prin verificări la toate avioanele MiG-21 MF, s-au luat măsuri care să nu mai permită cuplarea necomandată a forțajului”.

Comandor (r)
CONSTANTIN IORDACHE

REALIZAREA ZBORULUI MECANIC (3)

(Schiță autobiografică)

Întreaga parte mecanică a mașinii a fost terminată în februarie 1905. Spesele ocazionate prin punerea la punct a motorului în urma cerinței constructorului mi-au epuizat fondurile și m-am văzut silit să amân montarea mașinii.

În vara aceluiași an, grație concursului domnilor Drăghicescu și Toma Dragu, domnul Ionel Arion a avansat fondurile necesare pentru montaj și primele experiențe. Montajul a început în august 1905, în atelierul care construise elicea, și s-a terminat în decembrie. Elicea avea un diametru de 2/20 metri, iar pasul 2/40 metri. Se învârtea la 450 ture/min., iar la punctul fix tracțiunea era de 45 kilograme. Aripile erau construite prin două planuri laterale, cu anvergura de 7 metri și lărgimea de 2/20 metri. Fiecare aripă era constituită printr-un platou fixat de cadrul superior mobil. Armătura aripilor era constituită din tuburi de oțel de 12 mm, fiecare dintre acestea fiind fixate printr-o chappe-cardan pe platoul central, iar la periferie (tuburile) erau întrunite printr-un cablu metalic. Totul era rigid menținut prin haubane și tendoane, de sus și de jos. Aripile erau acoperite cu pânză cusută pe tuburile care formau armătura lor pe de o parte, și pe cablul de la periferie pe de altă parte. Pânza era vopsită cu verni „flatting". Aripile aveau forma aripilor lui Lilienthal, rigide și ușoare, 22 kilograme ambele. Puteau lua, grație dispozitivului descris mai sus, înclinații diferite prin raport cu cadrul inferior. Astfel, incidența aripilor se putea modifica, fără ca poziția centrului de gravitație, care era cu mult mai jos de centrul de sustentație, să varieze.

Planul experiențelor cuprindea 3 faze:

1 – Mașina, fără aripi, înaintează pe o șosea ordinară, ca un automobil, prin singura acțiune a elicei aeriene. Se observă viteza.

2 – Mașina montată cu aripi avansează pe aceeași șosea și se observă momentul și viteza în care părăsește pământul.

3 – Mașina, montată cu aripi și cu guverne, încearcă să producă un zbor scurt.

Pentru executarea primei faze a experiențelor am ales drumul comunal, care duce de la Montesson la Sena, în fața terasei din St. Germain-en-Laye, unde eram scutit de curioși. Mașina era la adăpost în hangarul fermei Laborde. Prima experiență a avut loc în decembrie, pe un frig violent, fiind prezent numai mecanicul meu. Mașina înainta cu o viteză de 40 kilometri/oră, fără a utiliza puterea întreagă a motorului. Din cauza unei răceli contactate cu această ocazie, nu am putut să reiau experiențele decât în februarie 1906, spre a proceda la a doua fază.

Pe timpul când procedam la montajul mașinii în atelierul Hockenjos & Schmitt, eram vizitat adeseori de Santos-Dumont, Archdéacon și Tatin, care urmăreau curioși montajul. Nu poate surprinde, deci, că vestea experiențelor s-a răspândit printre puținii care în acele vremuri credeau în zborul mecanic, deoarece, nu se experimentase încă un astfel de vehicul cu tracțiune aeriană. Domnul Besançon îmi ceru autorizarea de a putea asista la experiența ce va urma. În acea epocă, începutul anului 1906, nu se construia nici o mașină de zburat analogă în Europa. Se știa că frații Wright ar fi realizat, în America, zboruri cu un aeroplan construit de dânșii, despre care se va vorbi mai jos.

Experiența a doua trebuia să se desfășoare în data de 5 februarie. Domnul Besançon, dispărut și el astăzi, nu veni singur, ci însoțit de Ducele și Vicontele Decazes, G. Hermitte de Masfrand, Armengaud, de gazetari și fotografi. Timpul era însă tot ce putea fi mai nefavorabil: vânt violent, care nu permitea o primă experiență cu aripi montate. Spre a da, totuși, o mică satisfacție acestor domni, am procedat la repetiția experienței precedente, adică am demontat aripile și am înaintat pe pământ sub acțiunea elicei aeriene. A doua zi, gazetele din Franța și Anglia au vorbit de aceste experiențe. Am primit multe scrisori încurajatoare, exprimând dorința de a face o chestiune națională, făcând multe promisiuni și îndemnându-mă a refuza orice concurs străin, ceea ce am și făcut.

„L'Aérophile", din luna februarie 1906, publica o fotografie și o descriere a mașinii, însoțind-o de comentarii.

Experiența cu aripile montate, faza a doua a programului, a avut loc în 18 martie 1906, tot la Montesson, fiind prezenți domnul Hockenjos, mecanicul și doi prieteni din Paris. Mașina a părăsit pământul. Raportul acestei experiențe a fost publicat în „L'Aérophile" din aprilie 1906.

Mi-am dat seama că, pentru a experimenta în condițiile cele mai bune, trebuie ca experiențele să aibă loc pe un teren unde mașina să-și poată lua zborul în toate direcțiile și anume, cu vântul în față. Am aflat că terenul de manevre din Issy-les-Moulineaux este cel mai potrivit. Dar aici nu am putut obține autorizația de a proceda la experiențe decât duminică dimineața. Experiențele nu au fost reluate decât în iunie, după repararea mașinii și reconstruirea elicei.

Încercări se făceau numai în America, problema aviației se discuta însă foarte mult în Franța. După experiența din 18 martie 1906, de la Montesson, încercările nu au fost reluate decât în iunie, la Issy-les-Moulineaux. Mașina a fost reparată – terminată la 6 mai – și o experiență scurtă a fost făcută în Montmagny, pe șoseaua care duce de la Montmagny la Epinay, unde mașina era garată la proprietatea doctorului Cousin. O avarie la un montant inferior al aripii din dreapta a cedat prin flambaj în momentul când mașina a părăsit pământul. Prima experiență în

Issy-les-Moulineaux a avut loc la 24 iunie 1906. Aici, maşina a fost lansată, pentru prima dată, cu vântul în faţă, dar nu a făcut decât sărituri, galopând. La 1 iulie maşina a făcut salturi mai pronunţate, ridicându-se franc de la pământ.

Experienţele au fost reluate abia la 12 august. Întreprinsesem modificări la partea motrice a maşinii. Am construit un cazan nou, cu o suprafaţă de încălzire superioară. La experienţa din 12 august maşina s-a ridicat în două rânduri, la o înălţime de 1/60 metri, parcurgând în aer distanţa de 8–10 metri. Încălzitul cazanului se făcea în mod defectuos. Ameliorând becurile Bunsen şi producând un tiraj mai bun, am procedat, în data de 19 august, la o nouă experienţă. Era duminică, orele 5 dimineaţa, atmosfera era calmă, iar pe câmpul de manevre se afla un singur ofiţer călare. Maşina, după câteva sărituri, a părăsit solul ridicându-se la înălţimea de 2,50 m şi, conservând această înălţime, a parcurs distanţa de 24 metri. Forţa motrice fiind epuizată, maşina a cabrat şi a căzut. Elicea a fost distrusă, restul nu a suferit prea mult.

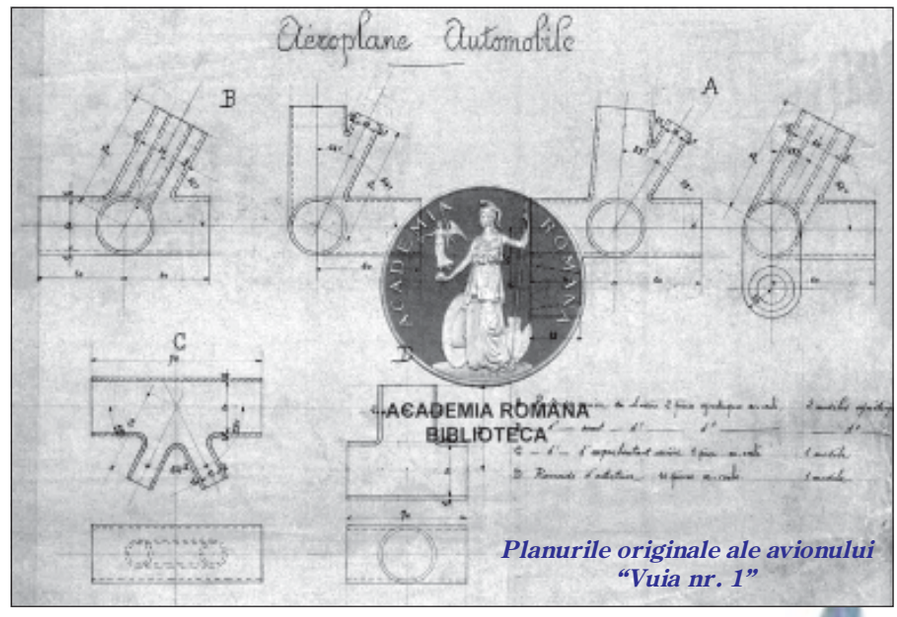
În raportul meu adresat d-lui Besançon („L'Aérophile", septembrie 1906, p. 195–196) terminam cum urmează:

Scopul experienţelor mele era de a vedea, mai întâi, dacă maşina este capabilă să părăsească pământul prin propriile sale mijloace. De aceea, am suprimat organele direcţiei verticale. Acum, când maşina rezolvă această primă parte a problemei, preocupările mele viitoare se vor îndrepta asupra direcţiei, atât orizontale, cât şi verticale.

Revista pusese în fruntea raporturilor următoarea observaţie: „Am dat mai înainte o descriere amănunţită a interesantului aeroplan imaginat de dl. Vuia; noi am publicat, de asemenea, o relatare a încercărilor preliminare". („L'Aérophile" din lunile februarie şi aprilie 1906).

Experienţa din 19 august 1906 nu a fost ignorată în cercurile competente, de a căror simpatie nu mă bucuram, din cauzele indicate mai sus, în urma refuzului de a avea recurs la sprijinul lor. Este posibil că nici ofiţerul călare nu s-a aflat din întâmplare pe câmpul de manevre. Că nu a fost ignorată, probează ceea ce urmează. În acelaşi număr al revistei „L'Aérophile", p. 191, citim:

„În momentul în care experienţe de acelaşi gen sunt în curs de executare sau pe drum de preparare, este absolut just de a aminti că dl. Vuia este primul la noi care a încercat, într-adevăr, cu un aparat suficient de mare pentru a ridica greutatea unui om, lansarea directă a unui aeroplan montat pe un cărucior purtător şi propulsat de o elice aeriană. Se cunosc rezultatele



Planurile originale ale avionului "Vuia nr. 1"

încercărilor preliminare din martie, relatate chiar aici. Experienţele ulterioare au marcat mari progrese, indicate de dl. Vuia însuşi, în cele două scrisori de mai demult, reproduse mai jos, şi ale căror date le garantăm".

O experienţă a avut loc la 7 septembrie 1906, în prezenţa unei lumi numeroase şi a membrilor Comisiei de Aviaţie, nou create, a Aero-Clubului, convocaţi de Santos-Dumont, care se înscrisese pentru cupa Archdéacon. Experienţa nu a reuşit, nici cea din 13 septembrie. Comisia a fost din nou convocată la 13 septembrie. Maşina face salturi de 7–8 metri, dar imediat se surpă şi rulează câţiva metri. O masă strălucind de metal parcurge atmosfera. Un braţ al elicei se rupsese, îl află la o distanţă de 50 metri; celălalt braţ este avariat. (La 3 septembrie, noul motor livrat şi instalat la bordul aeroplanului, iar la 4 septembrie, la ora 5 dimineaţa, aparatul era adus, în scopul unor experienţe, pe peluza de la Bagatelle. La prima încercare se văzu că creşterea puterii motrice se traducea printr-un foarte apreciabil câştig de viteză. Posibilitatea zborului părea iminentă. Din nenorocire, în urma unei manevre greşite a echipei, aparatul, reţinut o clipă prea mult, căzu în bot şi cârma se izbi de pământ).

Aparatul lui Santos-Dumont era o copie a aparatului Wright, guvernul de profunzime şi direcţie se aflau la fruntea aparatului, iar elicea era propulsivă. La aparatul pe care îl studia acum, destinat a fi acţionat cu un motor de 100 cai putere, elicea este tractivă, iar guvernele de profunzime şi de direcţie sunt dispuse îndărăt.

Să ascultăm aprecierea căpitanului Ferber („L'Aérophile", ianuarie 1907, p. 31): „Din punctul de vedere al stabilităţii, dl. Santos-Dumont face o transformare completă. El pune în spate ceea ce era în faţă, şi invers. Este logic. S-a conformat naturii şi, de această dată, câştigă stabilitatea în vânt; dar ce vor zice numeroşii imitatori care au comandat în mod servil, ca nişte adevărate oi ale lui Panurge, aeroplane asemănătoare cu <<Santos-Dumont XIV bis>>, de celebră amintire!" Ei par să nu fi înţeles că dacă inventatorul brazilian s-a înălţat, este pentru că a putut să utilizeze la bord o putere suficientă, şi nu din cauza formei aparatului său. Trebuie înţeles bine că soluţia problemei este astăzi în mâinile oricui, că toate suprafeţele vor zbura; nu trebuie decât să fie împinse. Numai că aceasta se va face mai devreme sau mai târziu, mai bine sau mai prost, din cauza formelor mai mult sau mai puţin simple şi a suprafeţei mai mari sau mai mici de manevră a cârmelor".

Am reprodus opinia căpitanului Ferber care, pe lângă toate erorile lui, a fost omul cel mai avizat în Franţa, pentru a arăta că epoca creării aeroplanului s-a terminat în 1906, şi că aviatorii care au urmat n-au făcut altceva decât au industrializat, respectiv comercializat aviaţia, rol important, cu siguranţă, dar acest rol nu trebuie confundat cu crearea aeroplanului.

Dl Victor Tatin, care construise elicea maşinii lui Vuia, şi a urmat pas cu pas montajul maşinii în 1905, publică („L'Aérophile", octombrie 1906, p. 220–237) un lung studiu, sub titlul: „Êtude et construction d'un aéroplane" şi consacră un capitol întreg modului de lansare şi aterizării: „A construi un aeroplan, fie el chiar reuşit, nu este totul; mai trebuie, pentru a-l experimenta, să-l lansezi în atmosferă; aici se prezintă serioase dificultăţi. Asupra acestui subiect s-au emis până acum un anumit număr de proiecte, dar majoritatea autorilor lor aveau în vedere, mai ales, lansarea de aeroplane cu pilot, dar fără motor. Există astăzi câteva aeroplane cu motor, dar noi credem că experimentatorii lor nu s-au hotărât încă asupra modului de lansare la care se vor opri; este o chestiune gravă, încă în studiu".

Prima fază a experienţelor presupunea rulajul avionului pe sol, cu aripile pliate, pentru a determina viteza

TRAIAN VUIA

PROIECTAREA ŞI CONSTRUCŢIA AVIONULUI "VUIA NR. 1"

Caracteristicile avionului "Vuia nr. 1" (conform brevetului de invenţie intitulat "Aeroplan-automobil", nr. 332106/15.05.1903, înregistrat de Traian Vuia în Franţa)**:**

- monoplan;
- aripă oscilantă, fără ampenaj orizontal;
- echilibru pendular şi longitudinal;
- cârma numai de direcţie, fără derivă;
- anvergura aripilor: 8,7 m;
- profunzimea aripilor: 2,4 m;
- suprafaţa de sustentaţie: 20 mp;
- greutatea aparatului fără pilot: 195 kg;
- greutatea aparatului cu pilot: 251 kg;
- tren de aterizare (premieră): 4 roţi cu pneuri (roţile din faţă erau prevăzute cu amortizoare elastice – inovaţie – şi erau, de asemenea, orientabile);
- elicea: tip Tatin, tractivă cu 2 pale, pasul constant de 2,4 m şi diametrul de 2,2 m;
- turaţia elicei: 450 rot/min;
- tracţiunea elicei la punct fix: 45 kg.
- motor cu anhidridă carbonică (un Serpollet, transformat radical de Vuia), de 20 CP.

Cu avionul "Vuia nr. 1", Traian Vuia a efectuat următoarele zboruri:

- **18 martie 1906, la Montesson, 12 m;**
- **12 august 1906, la Issy-les-Moulineaux, 10 m;**
- **19 august 1906, la Issy-les-Moulineaux, 24 m**.

După zborul din 19 august 1906, Vuia a transformat aparatul, care a devenit, astfel, "Vuia nr. 1 bis".

Parţial, Vuia a conceput maşina sa de zburat în iarna anului 1901–1902, la Lugoj, iar în iarna anului 1902–1903, la Paris, a terminat în cele mai mici detalii proiectul aeroplanului-automobil. Materializarea acestui proiect întârzia, însă, din cauza greutăţilor materiale aproape insurmontabile.

Graţie încrederii şi patriotismului lugojenilor, precum şi ajutorului lui Coriolan Brediceanu, s-a adunat fondul necesar pentru construirea maşinii: 1.800 de coroane austriece, ceea ce, în 1903, echivala cu 2.000 de franci francezi.

Construirea aparatului a început în toamna anului 1903, iar întreaga parte mecanică a maşinii, cu excepţia motorului, a fost terminată în februarie 1905.

În toamna anului 1904, Vuia a început să construiască motorul, iar în august 1905, în atelierele **Hockenjos şi Schmitt,** unde se fabrica şi elicea, a început montarea maşinii. Avionul complet, gata de zbor, a fost terminat, după multe peripeţii, în decembrie 1905.

Avionul „Vuia nr. 1" este compus dintr-un cadru triunghiular pe care este fixat un motor vertical de 20 CP, funcţionând cu anhidridă carbonică. Acest motor acţionează o elice cu diametru corespunzător, fixată la extremitatea anterioară a arborelui orizontal al motorului.

La partea dinapoi a cadrului este montată o cârmă verticală de direcţie mobilă, care se mişcă în jurul a două şarniere. Cârma este acţionată de pilot prin intermediul a două corzi de pian (sârmă de oţel).

Aparatul dispune la bază de un cărucior cvadriciclu, fixat de cadrul triunghiular prin patru montanţi paraleli din tuburi de oţel, în formă de cadru, care pleacă de la şasiul cvadriciclului, din dreptul axelor roţilor. Aceşti montanţi – doi de fiecare parte – se întâlnesc la capătul superior al lungimii lor sub un unghi ascuţit, unindu-se la vârf în centrul traverselor paralele care întăresc cadrul triunghiular, şi sunt fixaţi în două articulaţii. Vârfurile montanţilor – din dreapta şi stânga – sunt legate între ele prin axul articulaţiilor care suportă cadrul superior.

Traian Vuia a modificat sistemul de fixare al armăturii aripilor, aplicând un dispozitiv de prindere diferit. Prin această modificare, Vuia a dat aripilor mai multă solidaritate, dar şi coeficientul de elasticitate necesar suprafeţei portante, supusă – pe pământ sau în aer – curenţilor aerieni.

Organele componente ale avionului sunt astfel constituite încât să-i permită deplasarea pe pământ ca un automobil, iar ridicarea în atmosferă corespunzător dorinţei pilotului.

Dirijarea în plan orizontal a avionului pe pământ şi în zbor este asigurată cu o cârmă de direcţie montată la partea dinapoi. Mecanismul de manevrare este constituit dintr-un volan, asemănător cu cel al automobilelor.

Pentru a obţine dirijarea aparatului în plan vertical, inventatorul acţiona un dispozitiv de rotire, asupra unui pinion întreg. Astfel, aripile, motorul, elicea şi cârma de direcţie luau aceeaşi poziţie în raport cu orizontala, urmând mişcarea imprimată cadrului mobil.

În afară de conceperea şi construcţia suprafeţelor de sustentaţie (celula propriu-zisă), de invenţia şi construcţia motorului, una din problemele cele mai greu de rezolvat era **lansarea** aparatului în atmosferă – problemă a cărei rezolvare a fost, de asemenea, hotărâtoare pentru realizarea zborului mecanic.

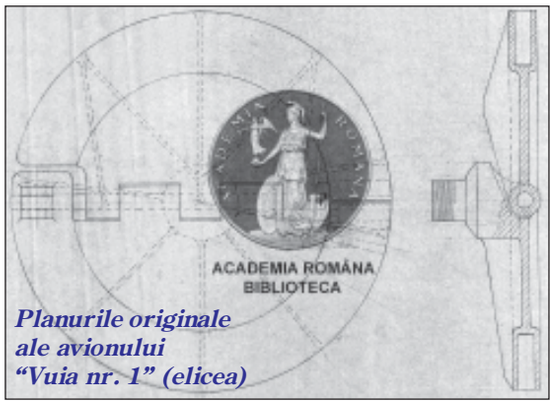
Zborul, posibil numai prin viteză, cerea un dispozitiv, un mijloc oarecare pentru a imprima aparatului viteza necesară sustentaţiei, pentru ca avionul să părăsească contactul cu pământul prin mijloace proprii de bord, fără intervenţia vreunui dispozitiv exterior. Trebuia, deci, găsită o modalitate

Planurile originale ale avionului "Vuia nr. 1" (schiţă)

care să creeze viteza inițială. Energia produsă de motor, transmisă organului de propulsie – elicea –, trebuia imprimată întregului avion, pentru ca el să se poată deplasa și rula pe sol într-o mișcare rectilinie cu ajutorul unui sistem intermediar, astfel încât rularea pe pământ să facă posibilă decolarea la o viteză bine determinată.

Pentru a rezolva această problemă, Traian Vuia a cumpărat, cu câțiva franci, de la un vânzător de fiare vechi, un motor de automobil cu abur Serpollet, care deținea recordul de viteză, foarte fiabil pentru timpurile acelea. Motorul nu avea însă puterea maximă necesară ca să poată fi folosit și în aviație. Cântărea prea mult pe cal putere. Dar Vuia îl transformă radical, îi schimbă caracteristicile principale, aduce modificări regimului de funcționare, ameliorează raportul dintre greutatea motorului și energia furnizată pe cal putere și diferitele organe de funcționare. Într-un cuvânt, adaptează motorul necesităților sale.

Caracteristicile erau următoarele: orizontal, în linie, cu patru cilindri și cu efect simplu. Încălzirea se făcea cu petrol lampant prin 12 becuri Bunsen de construcție proprie. Rezervorul cu anhidridă carbonică (CO_2) lichidă avea o capacitate de 13 litri. Greutatea totală împreună cu accesoriile – rezervoare, combustibil etc. – era de 105 kg. Motorul furniza 20 CP timp de 5 minute, ceea ce era suficient pentru ca să se poată face experiențele prevăzute.

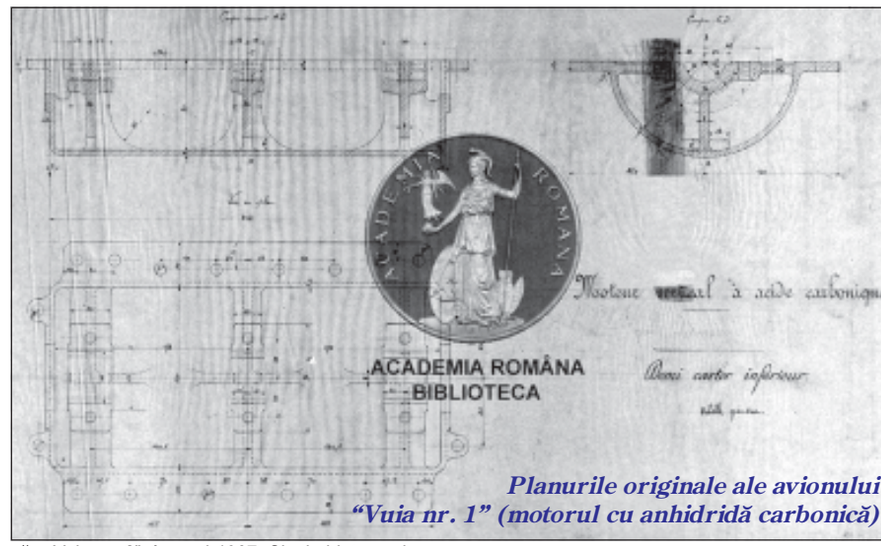


Planurile originale ale avionului "Vuia nr. 1" (elicea)

Motorul astfel transformat de Vuia avea o particularitate deosebită, pe care trebuie să o subliniem, dată fiind importanța ei: motoarele Serpollet erau cu abur, pe când la motorul lui Vuia aburul a fost înlocuit cu anhidridă carbonică. Printr-un dispozitiv special, anhidrida carbonică ajungea în cazan în stare lichidă. Căldura latentă de vaporizare a anhidridei carbonice era produsă de arderea petrolului lampant în cazan și nu împrumutată direct lichidului însuși. „Această nouă utilizare a motorului cu vapori este extrem de interesantă și constituie una din principalele originalități ale invenției lui Vuia", scria Fournier în revista **La Nature,** nr. 1733, din 11 august 1906, p. 166.

Totodată, Traian Vuia a înzestrat aparatul său cu un sistem mecanic pentru decolare și aterizare, care se deosebea radical de cele contemporane lui. El a montat aparatul de zburat – celulă și motor – pe un cărucior purtător **(tren de aterizare)** cu patru roți cu pneuri, precum cele de bicicletă, dar cu diametru mai mic și mai groase. Roțile dinainte erau prevăzute cu **amortizoare** elastice – o inovație –, pentru a putea micșora efectele șocului în momentul când, după zbor, aparatul relua contactul cu pământul. Roțile din față erau orientabile și acționau concomitent cu cârma de direcție.

Vuia a inventat aceste amortizoare pentru aparatul său „Vuia nr. 2", în anul 1907. Simțind interesul pe care-l prezintă amortizoarele sale pentru automobil, el a oferit invenția sa unui constructor de amortizoare.



Planurile originale ale avionului "Vuia nr. 1" (motorul cu anhidridă carbonică)

De reținut este faptul că trenul de aterizare preconizat și adoptat de Vuia, cu toate modificările cerute de progresul tehnicii aeronauticii moderne, principiul lui de bază este aplicat și în zilele noastre, devenind clasic în construcția de avioane.

La vremea respectivă, toți cercetătorii care se ocupau cu problema zborului mecanic, văzând că încercările lor de lansare în atmosferă a aparatelor sunt zadarnice, au renunțat la metodele originale imaginate și experimentate de ei și și-au îndreptat privirile spre calea cea mai rațională, înzestrând aparatele cu tren de aterizare, sistem care fusese adoptat de Vuia.

De asemenea, datorită cunoștințelor sale de aerodinamică aplicată, Vuia și-a dat seama de **existența unor factori invizibili în atmosferă,** în momentul în care avionul se deplasează cu o viteză oarecare. Aceasta o dovedește faptul că, pentru a micșora pe cât posibil rezistențele la avansare în aer a aparatului, a acoperit cu o învelitoare (din pânză cusută pe o carcasă metalică, în formă de piramidă triunghiulară) partea dinainte a motorului, ținând seama de sensul de înaintare, dinspre elice.

Un alt aspect ce trebuie remarcat este faptul că pentru avionul său, Vuia a recurs la o singură elice de tip Tatin.

Elicea, cu butucul turnat din bronz și prelucrat, avea două pale, formate fiecare din două lonjeroane de oțel plin, care îi formau scheletul. O serie de nervuri de oțel, asemănătoare cu nervurile ce intră în construcția aripilor de mai târziu, erau fixate pe lonjeroane. Aceste piese constituiau armătura elicei. Întregul sistem era învelit cu mătase naturală fină și acoperit cu lac, ca să opună mai puțină rezistență scurgerii fileurilor de aer.

Adoptarea de către Vuia a unei singure elice la avion nu e lipsită de intuiții geniale. Pe vremea aceea, **aproape toate proiectele și modelele de aparate de zbor, în mărime naturală sau la scară redusă, erau echipate cu două elice,** care se învârteau în sens contrar. Deoarece s-a crezut, timp îndelungat, că avionul trebuie neapărat să fie echipat și propulsat cu ajutorul a două elice. Constructorii se temeau că o singură elice ar putea da naștere la un cuplu de ranversare periculos.

Această inovație și contribuție valoroasă a lui Vuia nu a fost luată în considerare și nici relevată cum se cuvine în istoria aviației. Deasupra ei s-a așternut pe nedrept colbul uitării. A o reafirma ni se pare o obligație științifică, un gest obiectiv de recunoaștere. Și aceasta cu atât mai mult cu cât Vuia adoptase soluția înfruntând toate opiniile, chiar ale unor savanți de certă reputație.

Încheiem această enumerare cu o opinie a lui Vuia în legătură cu această problemă, mult discutată pe vremea aceea.

„Trebuie să observăm că, la început, toate proiectele de aeroplane (Ader, Maxim, Langley, Tatin, Wright) aveau două elice care se învârteau în sens invers una față de cealaltă. Se credea că o singură elice ar putea da loc la un cuplu de răsturnare. În adevăr, aeroplanul fraților Wright avea două elice, proiectul lui Tatin tot două, aeroplanul Blériot–Voisin avea, de asemenea, două elice. Aeroplanul Voisin nu mai avea decât una singură. Când în mai 1903, am stat de vorbă cu V. Tatin despre aeroplanul meu, una din criticile pe care mi le aduse a fost așezarea unei singure elice. În cursul probelor, această așezare a unei singure elice s-a dovedit a fi bună și a fost urmată de toți experimentatorii. Și anume de Santos-Dumont, Blériot, Voisin și chiar de V. Tatin însuși".

Iată, subliniată obiectiv (și cu modestie!) contribuția tehnicianului român într-o problemă esențială pentru progresul aviației.

Documentar realizat de căpitan MIRCEA BARAC

Bibliografie:

George Lipovan: „Traian Vuia – un pionier al aviației moderne", Editura Facla, Timișoara, 1972;

George Lipovan: „Traian Vuia – realizatorul zborului mecanic" Editura Tehnică, București, 1956;

Traian Vuia: „Realizarea zborului mecanic. Mărturii", Editura Tehnică, 1954;

Valeriu Avram, Ana Maria-Gușă, Paul Sandachi: „Contribuții românești în aeronautică la începutul sec. XX", Editura Europa Nova, București, 2000;

Ion Iacovachi, Ion Cojocaru: "Traian Vuia: viața și opera", Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1988;

Matei I. Oroveanu: "Începuturile creației tehnice aeronautice românești, 1880–1918" Editura Militară, București, 1981.

Notă: *Fotografiile au fost asigurate de Muzeul Aviației și Academia Română*

Mi-4 a fost primul tip de elicopter din dotarea Forţelor Aeriene Române

SEMICENTENARUL ELICOPTERIŞTILOR

În luna iunie a acestui an, s-au împlinit 50 de ani de când armata noastră a primit în dotare elicoptere. Mai precis, pe 10 iunie 1956, a sosit în România primul elicopter Mi-4, cu numărul 127 pe fuzelaj. Azi, la o jumătate de secol de la acel moment, bătrânul aparat „se odihneşte", după mii de ore de zbor, la muzeu. Era destinat pentru misiuni de transport, cercetare, salvare în terenuri greu accesibile sau din zbor la punct fix, atacul trupelor terestre, blindate, puncte întărite. Ca armament, avea o mitralieră calibru 12,7 mm şi, ulterior, două blocuri de rachete S-5 fixate în exteriorul fuzelajului. Putea transporta un autoturism de teren GAZ sau IMS, cu şofer sau 8 răniţi pe tărgi, sau un tun de 75 mm cu servanţi ori 14 militari echipaţi de luptă. Dezvolta o viteză maximă de 210 km pe oră, avea un plafon maxim de 6.000 de metri, iar autonomia de zbor era de 400 km. Putea executa zbor ziua şi noaptea în toate formele de teren şi condiţiile meteorologice.

La acea dată, aveau elicoptere în înzestrare doar Forţele Aeriene ale SUA, URSS, Franţei şi Angliei. În centrul şi sud-estul Europei – ne-a încredinţat comandorul (r) Vasile Iurăşcu, unul din pionierii acestor tipuri de aparate şi primul comandant de regiment al singurei unităţi de acest gen în 1965 – eram prima ţară care dispunea de elicoptere.

În vederea trecerii la exploatarea noii aeronave, în cadrul Regimentului 108 Aviaţie Transport s-a înfiinţat, încă din luna februarie, o escadrilă, cu trei patrule, comandată de căpitanul Ion Repede. Iurăşcu era comandantul patrulei 1. Avea gradul de locotenent-major, zburase avionul cu reacţie MiG-15, precum şi avioane clasice, cu piston.

La 15 iunie au început cursurile cu piloţii şi tehnicienii în vederea începerii zborului, cursuri finalizate la 20 august, cu un examen riguros, la care s-au obţinut rezultate foarte bune. Se învăţa într-un ritm extraordinar. Instructorii şi lectorii sovietici erau uimiţi de capacitatea de memorare a tinerilor ofiţeri, maiştri şi subofiţeri români. Examinarea s-a făcut sub conducerea unei comisii de la Comandamentul Aviaţiei, în frunte cu generalul comandat Constantin Şandru, care le-a spus că vor intra în istorie. Şi au intrat.

1956. Primii 4 piloţi de elicoptere din România. De la stânga la dreapta: lt.major Gheorghe Dinu, lt. major Gheorghe Leahu, cpt. Ion Repede, cpt. Cerkaski (pilot instructor – URSS), lt. major Vasile Iurăşcu

Ziua de 25 august a marcat începutul zborului pe aerodromurile Pipera şi Clinceni, cu patru piloţi: căpitanul Ion Repede, locotenenţii-majori Gheorghe Dinu, Vasile Iurașcu şi Gheorghe Leahu. Etapa de trecere s-a terminat pe 24 octombrie, cu examen de brevetare şi apoi de atestare ca instructor. Fiecare dintre cei patru zburase, în numai două luni, 45 de ore, o performanţă extraordinară, deşi au fost şi multe greutăţi: instruire pe un singur elicopter, care impunea verificări şi lucrări tehnice înainte şi după zbor, lucrări regulamentare după 25, 50, 100 de ore de zbor, defecţiuni inerente, lipsa pieselor de schimb. Dar startul fusese luat în forţă.

Pentru aviaţie însă, în anul următor se prevesteau vremuri grele, reduceri masive de efective. Care s-au şi produs parţial, prin unele restructurări. Escadrila de elicoptere a fost desfiinţată, rămânând numai o patrulă. Regimentul din care făcea parte, restructurat şi el, s-a unit cu un altul, luând fiinţă Regimentul 99 Aviaţie Transport.

După şase ani, în 1962, escadrila avea să fie reînfiinţată. Între timp, au fost aduse alte elicoptere, numărul lor ajungând la şapte. Începe a doua etapă a instruirii elicopteriştilor, când sunt formaţi 20 de piloţi. S-a trecut, totodată, la întrebuinţarea în luptă: misiuni de transport, de cercetare, în exerciţii şi aplicaţii. Au fost efectuate, în acelaşi timp, misiuni de salvare, elicopterele au readus, ca de altfel în întreaga lor existenţă, speranţa de viaţă în rândul a zeci şi zeci de oameni aflaţi între viaţă şi moarte în munţi, în localităţi izolate de nămeţi de zăpadă sau încercuite de ape. De asemenea, un alt tip de elicopter, Mi-1, şi varianta acestuia, SM-2, a fost adus în ţară alături de Mi-4. Instructorii militari au pregătit piloţi din Ministerul de Interne şi din Aviaţia Civilă pentru trecerea pe elicoptere. Ciudata, la început, „libelulă“, a devenit foarte îndrăgită, căutată, se apela la „ea” pentru diverse misiuni, conducătorii armatei şi ai ţării foloseau elicopterele în multe din deplasările lor urgente pe câmpuri de aplicaţii, în poligoane, în zone greu accesibile.

Tot mai mulţi piloţi şi tehnicieni cereau ei înşişi să treacă la elicoptere, se pregăteau asiduu, deveneau specialişti pe noile aparate.

Aşa a luat fiinţă, în septembrie 1965, Regimentul 94 Elicoptere cu garnizoana la Alexeni, nu departe de Urziceni, din care a avut onoarea să facă parte, încă din primii ani ca locotenent pilot, şi autorul acestor rânduri. Avea două escadrile, una de Mi-4 şi alta de SM-2. Cu încadrări complete. Cu piloţi, tehnicieni, mecanici de bord şi personal de deservire devotat, dăruit, foarte bine pregătit. Era singura unitate din ţară unde se formau piloţii şi tehnicienii de elicoptere, veniţi de la aviaţia clasică dar, destul de mulţi şi de la cea reactivă, supersonică. Piloţi clasa 1 pe avionul MiG-21, aflat pe atunci în prima decadă a întrebuinţării sale, veneau la Alexeni să completeze efectivele de personal ce deservea noul tip de aparat de zbor.

Apoi, piloţii au început să fie formaţi la Şcoala de Ofiţeri de la Boboc–Buzău.

Era etapa a treia, cum o caracterizează comandorul (r) Vasile Iurașcu. Plină de evenimente ce fac cinste singurei unităţi din ţară de elicoptere. Care participă la aplicaţii cu trageri de luptă în poligonul de la Mălina, la zboruri în munţi, deasupra mării, în Deltă, practic în toate zonele ţării, datorită diversităţii misiunilor primite. Numele ofiţerilor Ion Ghinea, Constantin Nae, Vasile Iulică, Mihai Fitcal, Teodor Condruz, Vasile Cuciureanu, Savu Turea, Mihai Bălilescu, Carol Covaci, Victor Loter, Miron Rânditean, Nicolae Licu, Nicolae Grigorescu – pentru a aminti numai câţiva, devin foarte cunoscute prin intermediul mass-media civilă şi militară. Care nu pregetă să reflecte la superlativ activitatea neobosită a acestor piloţi şi a mecanicilor de bord, cum ar fi înlăturarea efectelor devastatoare ale inundaţiilor din anii 1970 şi 1975 sau executarea de misiuni dintre cele mai riscante în folosul economiei naţionale. Astfel, elicopteriştii acelor vremuri au contribuit la construirea Transfăgărăşanului, a platformelor de foraj maritim, Hidrocentralei Voineasa sau a sistemului energetic naţional prin transportarea, în zonele de munte şi greu accesibile, a stâlpilor de înaltă tensiune, a Canalului Dunăre – Marea Neagră şi a multor alte obiective.

Elicopterul SM-2 a intrat în dotarea Forţelor Române în anul 1962

În tot acest timp, la locul cuvenit s-au situat, firește, şi misiunile militare.

Piloţii şi tehnicii primei escadrile de elicoptere din România – Pipera, 1956

În scurt timp, în dotarea elicopteriştilor au intrat elicopterele cu reacţie Mi-8, IAR-330 Puma, IAR-316. Au luat fiinţă alte unităţi de elicoptere: la Boteni – Titu, Tuzla, Sibiu, Caransebeş, Tecuci, dar şi în alte locuri. Au fost aduse elicoptere speciale din Franţa pentru transport VIP. Şefi de state din întreaga lume, regi şi împăraţi, prim-miniştri aveau să fie încântaţi de modul cum s-au simţit la bordul elicopterelor din dotarea Forţelor Aeriene Române. Era etapa a patra. Densă în transformări, în realizări. România şi Forţele sale Aeriene aveau o puternică flotă de elicoptere, cum puţine ţări de talia ei aveau în lume. Şi care a jucat un rol important în acea vreme, deoarece s-a înfiinţat şi s-a dezvoltat o adevărată industrie naţională de elicoptere. Unele au luat calea Sudanului, duse pe calea aerului tot de piloţi militari. Altele, aveau să-şi arate calităţile în ţări cu tradiţii mai modeste.

Piloţii români s-au făcut remarcaţi în ţări din Europa dar şi în îndepărtatul Mexic, cum a fost cazul comandorului Mihai Fitcal. Sau al comandorilor Vasile Iurașcu şi Cârstea în Austria, unde au cucerit inimile multor admiratori ai slujitorilor cerului. Au zburat cot la cot şi la un înalt nivel de performanţă cu piloţii Regimentului de elicoptere de la Lintz.

În Angola, comandorul Nicolae Licu şi camarazii săi i-au învăţat pe tinerii din îndepărtata ţară africană tainele zborului cu elicopterul românesc, în Şcoala militară de ofiţeri fondată de România în acest stat.

În marile şi riscantele lor misiuni, cu caracter militar sau civil, piloţi de elicoptere au plătit cu viaţa. Ei au dus la escadrilele din ceruri cuvântul şi spiritul de dăruire totală al elicopteriştilor. Cu ce au avut mai de preţ au semnat aportul lor la victoria Revoluţiei din decembrie 1989 şi câţiva elicopteriști. Ei sunt eroii martiri ai acestui gen de aviaţie, la afirmarea căruia au trudit, deopotrivă, toţi tehnicienii, specialiştii, lucrătorii de stat major, întregul personal ce şi-a făcut datoria sub drapel în toţi aceşti ani de semicentenar. Toţi ar merita evidenţiaţi aici, ca într-o coloană fără sfârşit a performerilor. Care după 2002 au scris o altă etapă. Mai complexă. Mai dinamică. Cu misiuni NATO sau de parteneriat în ţară sau peste hotare. Cu elicoptere IAR-330 Puma sau mai noile IAR-330 SOCAT, ale căror calităţi le-au admirat englezii, francezii, germanii, americanii şi multe alte naţii.

Sunt alte vremuri. De mai temeinică implicare şi de infinit mai mare răspundere, cu iz de misiune de importanţă naţională şi internaţională, la care s-a ajuns şi datorită celor ce în urmă cu 50 de ani au trudit la făurirea acestui gen de aviaţie.

Comandor (r) PETRE BÂNĂ
fost pilot şef pe elicopterul Mi-4

INSTRUCTOR DE ZBOR LA ŞCOALA REGELUI AER

Din totdeauna, instructorul de zbor a fost cel care a urcat în aer tânărul pilot, care a pregătit temeinic şi delicat întâlnirea cu cerul a pământeanului de până ieri, care a făcut posibilă această faimoasă profesie şi a perpetuat-o prin decenii, multe cât numărul degetelor de la ambele mâini, regenerând rădăcinile ascunse ale acestei profesii cereşti, pentru zidirea unui chip de om vecin cu nemărginirea. „Omul din cabina a doua" sau de pe scaunul principal al postului de pilotaj al oricărei aeronave din lumea aceasta, este acreditat cu acte în regulă ca cioplitorul în piatra de cea mai pură calitate a freaticului uman, piatră scumpă şi rară brodată cu ghergheful unui ales neologism sufletesc, modelatorul lutului ancestral trecut cu suflare în rostuiri de fiinţe umane ridicate în cerul păsărilor, ziditorul celui mai complex tip de soldat modern – pilotul militar.

Astăzi, când evoluţia aeronavelor moderne impune proporţional şi cu accent pronunţat adaptarea continuă a sistemului de pregătire, când simulatoarele de zbor performante, cu silogisme confecţionate ad-hoc, tind să „umbrească" rolul instructorului de zbor, când soluţiile savante convertite în variante constructive de excepţie ale aeronavelor militare de ultimă generaţie „împart" sarcinile de la bord între pilot şi trăgător aerian, aparent, instructorul de zbor nu mai are treabă...

În realitate, totul, dar absolut totul, este altfel. Delicat şi extrem de fragil, zborul se învaţă în avion. Aripă lângă aripă şi viaţă lângă viaţă. Minte lângă minte. Pentru că fierului, nu-i curge sânge prin vene. Simularea este un joc. Iar zborul şi lupta rămân o realitate.

Pilotul Adrian Coltuc şi instructorul de zbor Emilian Vişoiu

ŞOIMII ÎNĂLŢIMILOR

Bacăul incumbă ideea de zbor. Adună laolaltă imaginea frumoasă a cerului de zi ori de noapte şi, deopotrivă, răsfăţul răsăritului din dimineţile somptuoase ale oraşului moldav, însă cel mai des este brăzdat prin ţarina cerului de traiectoriile săgetate ale avioanelor de luptă. Doar o clipă oprit lângă sălaşul celor care fac "bun de zbor" oamenii, am descântat înţelesurile. Fără fasoane şi fără ifose, direct, egal şi condescendent, colegii mei de aripă şi-au spus păsul, învăţul şi dezvăţul, greul şi uşorul din viaţa de instructor de zbor. I-am ascultat tăcut, ca să ştie sigur că-i înţeleg. Am reaflat cumineţenia puiului de pilot din cartea nescrisă a paşilor prin cer, recompunând secvenţe clare de deveniri umane alese, răsărite din vorbele simple ale unor oameni vecini cu cerul.

Gruparea de zbor din "Grupul Aviaţie Şcoală" – Boboc, dislocată pe aerodromul Bacău, este formată din trei escadrile înzestrate cu trei tipuri de aeronave. Dacă escadrila condusă de căpitan-comandorul Laurian Anastasov, înzestrată cu avioane MiG-21 LanceR, la momentul documentării era angrenată în pregătirea şi executarea tragerilor reale de noapte, restul grupării aparţinând Şcolii de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene executa zbor de instrucţie de zi cu studenţii anului III şi IV, având în compunere şi ofiţerii aflaţi la parcurgerea cursului de bază.

În scurta pauză dintre două zboruri, jos lângă avionul IAR-99 ŞOIM cu care tocmai a aterizat, comandorul Remus FLORINCA – comandantul grupării de zbor aflate pe aerodromul Bacău – mi-a detaliat obiectivele imediate: "*Cu aproximativ 30 de piloţi aflaţi la instruirea în zbor, atât studenţi ai Academiei Forţelor Aeriene cât şi sublocotenenţi care parcurg cursul de bază, gruparea de zbor subsonic înzestrată cu aeronave de şcoală şi antrenament L-39 Albatros, IAR-99 Standard şi ŞOIM, are de realizat un plan de zbor generos. Fiecare pilot aflat în instruire are planificate peste 35 de ore de zbor, iar realizările de până acum ne situează la aproximativ 50 la sută din volumul antrenamentului planificat. Ritmul de trei starturi de zbor pe săptamână, ţinând cont şi de disponibilitatea avută, asigură un ritm acceptabil atât pentru pilotul aflat în instruire în zbor, cât şi pentru tot personalul tehnic şi de asigurare de aerodrom.*"

Nu toţi piloţii devin instructori de zbor. Nu toţi instructorii de zbor sunt la fel. Iar înainte de a fi instructor, trebuie să te dovedeşti un pilot foarte bun şi un om ales. Trebuie să-ţi afli ţie însuţi limitele, să ţi le respecţi, ca apoi să fii capabil a le afla pe ale celorlalţi, mici şi tineri, impunându-le discret şi tenace să şi le respecte. Nu-i loc, aproape de soare, de jumătăţi de măsură.

Între instructorii de zbor care urcă în avioane tinerii piloţi, este greu de făcut o ierarhie. Toţi sunt foarte buni. Încerc să-l

provoc pe locotenent-comandorul Daniel LUNGU, unul dintre "veteranii" aeronavelor de şcoală, cu nu mai puţin de 16 promoţii de studenţi trecuţi prin cabina avioanelor reactive, la o discuţie despre colegii săi: "*Este o profesie care se pune în valoare, care <<se vede>> doar prin pilotul care se naşte. Doar prin omul care va merge în unitatea de luptă şi va desăvârşi munca noastră. Poate de asta este greu să mă gândesc la o ierarhie. Nu pot ierarhiza, însă cunosc oameni foarte buni printre colegii mei, instructorii de zbor. Îmi trec prin minte numele locotenent-comandorului Emilian Vişoiu şi a căpitanului Dănuţ Sava de la aeronavele IAR-99 ŞOIM, a locotenent-comandorilor Iulian Iamandi şi Mihai Grosu - instructori pe avioanele IAR-99 Standard, sau a locotenent-comandorului Cătălin Slătineanu şi căpitanului Teodor Timofte de la L-39 Albatros. Despre cei mai vârstnici, <<galonaţi>> cu nevăzute trese ale cercurilor de viaţă lângă rădăcina stejarului care a însemnat zborul românesc descifrat de-a lungul anilor la Boboc, nici nu mai spun. Ei se află <<sadiţi>> în tot atâţia piloţi buni care astăzi zboară în bazele aeriene româneşti.*"

Comandorul Remus Florinca este înainte de toate instructor de zbor

Zborul cu un pilot tânăr poate fi o bucurie. Chiar dacă sunt multe de spus şi arătat, un zbor devine împlinire atunci când împreună, inimă lângă inimă, pui roţile pe pista de acasă, iar o dată cu oprirea motorului la gurile de alimentare cu petrol, se aşterne tăcerea şi liniştea de după zbor când încep gândurile să vorbească...

Bătea soarele în poarta amurgului, urma "bătălia" de noapte cu bombardamente reale a supersoniştilor de la MiG-21 LanceR, iar eu încheiam scurtul raid printre instructorii de zbor.

În faţa mea, mergând agale ca după o zi de trudă pe cerul închipuirilor războinice, doi oameni: instructorul şi elevul. Mergeau amândoi pe jos către popotă, vorbindu-şi. Mai mult elevul decât instructorul. Aşa este după zbor: cu ochii pe cer, picioarele pe pământ, mintea limpede şi inima caldă, începe povestea. Când avioanele tac, dormindu-şi somnul lor de avioane, când oamenii pleacă şi aerodromul redevine câmp de zbor în loc de poartă a cerului, pilotul tînăr, fiinţa aceea căreia într-un zbor cât un fulger încerci să-i spui şi arăţi ce este de spus şi arătat în avioane, vorbeşte. Spune tot. Nu tot ce ai spus tu acolo sus, ci tot ce el a înţeles. Şi, a înţeles bine. Şi oameni şi

...urmează alte decolări

A fost un zbor în dublă comandă...

avioane, trudă şi frumuseţe, eleganţă şi destin, demnitate şi onoare, văzut şi nevăzut, muncă anonimă şi izbânzi neacordate, victorii smulse cerului şi coborâte în lume, toate, dar absolut toate iscate în viaţă sub zodia zborului. Iar dacă nu mai ştiu exact cuvintele pe care puiul de pilot le spunea instructorului său, ştiu sigur însă că şi eu am avut parte de instructori de zbor excepţionali.

Comandor
DUMITRU BERBUNSCHI

ÎN SPATELE UNUI VIS

Moto:
„Mă nasc, trăiesc, mă-nalț și apoi dispar.
Și apusul meu să fie totuși răsărit!"
(Eugen Jebeleanu)

Viața e un joc dur și halucinant. Viața te obligă să alegi, să riști, să „urci" și să „cazi"... Viața te provoacă și trebuie s-o înfrunți! Îndrăznește!

Când vezi o aeronavă, prima dorință care-ți hrănește visele e aceea că „vreau și eu să pilotez". Forțele Aeriene, însă, nu înseamnă numai piloți. Pentru ca un avion sau un elicopter să decoleze, trebuie să colaboreze: piloți, ofițeri, maiștri, subofițeri, militari angajați pe bază de contract, personal civil contractual – toți își dau concursul pentru realizarea acestui eveniment.

Un corp aparte în acest amalgam profesional este cel al maiștrilor militari. Fie că este vorba de aviație, artilerie și rachete sol-aer sau radiolocație, aceștia își fac meseria zi de zi.

La Școala Militară de Maiștri și Subofițeri a Forțelor Aeriene „Traian Vuia" se pregătesc cadrele care își vor îmbrățișa meseria la finalizarea cursurilor.

PASIUNEA, DEVOTAMENTUL și ÎNDEMÂNAREA își pun pecetea în pregătirea zilnică; sunt trăsături definitorii pentru noi, elevii acestei școli.

Pentru unii arta este, deseori, asociată cu lucruri realizate prin migală, lucruri frumoase, firave, abstracte...

Însă arta se ascunde în orice obiect, în orice piesă, în orice comandă, în faptul că zilnic reușești să fii mai bun. Arta se regăsește în FIECARE meserie!

Implicarea noastră în activitățile culturale, educative sau sportive impresionează prin rezultatele dobândite la învățătură și în competiții.

Îndrăznim să fim neliniștiți și nemulțumiți când nu ajungem la punctul cel mai înalt al reușitelor și să cerem cât mai mult de la noi. Să ne împlinim visele!

Elev fruntaș
IONELA BALANIȘCU

VIAȚA ȘI ACTIVITATEA MAIȘTRILOR MILITARI, A SUBOFIȚERILOR, A SOLDAȚILOR ȘI A GRADAȚILOR VOLUNTARI DIN FORȚELE AERIENE

În Forțele Aeriene, corpul maiștrilor militari și al subofițerilor reprezintă categoria de personal militar profesionalizat care definește în primul rând specialistul și apoi luptătorul, capabili să asigure mentenanța tehnicii militare specifice și să desfășoare activități și acțiuni manageriale de bază. Aceștia sunt completați de corpul soldaților și gradaților voluntari, care își îndeplinesc activitățile specifice în bazele aeriene, în batalioanele de radiolocație și divizioanele de rachete sol-aer, în toate subunitățile și formațiunile subordonate.

Nivelul de instruire

Procesul de formare și dezvoltare profesională a maiștrilor militari și subofițerilor din Forțele Aeriene se desfășoară în conformitate cu actele normative în vigoare[1] și asigură însușirea ansamblului de cunoștințe și formarea competențelor, deprinderilor și abilităților necesare pentru ca aceștia să se poată manifesta în cele trei ipostaze esențiale ale existenței și acțiunii militare: „să fie – să știe – să facă".

Activitatea de formare a viitorilor maiștri militari de aviație, radiolocație, artilerie și rachete sol-aer se desfășoară conform exigențelor unui învățământ modern, de calitate. Elevii sunt motivați, ca urmare a măsurilor întreprinse de comanda școlii pentru asigurarea condițiilor optime de creștere a performanțelor școlare prin îmbunătățirea condițiilor de cazare și de studiu (amenajarea unei săli de studiu moderne, a unui club având în dotare TV și antenă parabolică etc.), cointeresarea elevilor prin recompsense (acordarea de recompense în bani elevilor cu rezultate excepționale, desfășurarea de excursii la diferite obiective turistice și istorice, evidențierea în fața formației etc.) și învoiri.

Maiștrii militari și subofițerii se formează în cadrul Școlii Militare de Maiștri și Subofițeri și se dezvoltă profesional prin cursuri de nivel sau de carieră organizate la Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene de pe platforma Boboc.

De la începutul anului și până în prezent, aproximativ 80 de maiștri militari și subofițeri au participat la diferite cursuri de nivel, în timp ce cursurile de carieră au fost absolvite de peste 180 de maiștri militari și subofițeri.

În privința dezvoltării competențelor lingvistice la limbile străine, peste 70 de maiștri militari și subofițeri au urmat cursuri de nivel în centrele de învățare a limbilor străine subordonate Statului Major al Forțelor Aeriene sau la Universitatea Națională de Apărare.

Pregătirea responsabilă, conform standardelor, a avut drept consecință selecționarea maiștrilor militari și subofițerilor din Statul Major al Forțelor Aeriene pentru a participa la cursuri în străinătate. Astfel, avem maiștri militari și subofițeri care au urmat cursuri de leadership (Germania) și cursuri

de specializare pe noua tehnică (Franța, SUA). În prezent, mai mulți maiștri militari clasa I urmează cursuri pentru a deveni evaluatori NATO, în cadrul programului TACEVAL.

În prezent, în Forțele Aeriene, 180 de maiștri militari și subofițeri sunt absolvenți cu diplomă de licență a unei instituții de învățământ superior, 5 dintre aceștia fiind încadrați pe funcții cu studii superioare, respectiv funcții de consilier al comandantului pe probleme ale maiștrilor militari și subofițerilor. Având în vedere importanța acestei funcții în structura categoriei noastre de forțe, s-au făcut propuneri, astfel încât alte patru funcții de consilier să fie prevăzute ca funcții cu studii superioare. De remarcat că toți consilierii comandanților din Forțele Aeriene au urmat cursul de profil desfășurat la Școala Militară de Maiștri a Forțelor Terestre de la Pitești.

În concluzie, putem afirma că la nivelul Forțelor Aeriene, procesul de transformare oferă maiștrilor militari și subofițerilor posibilități de afirmare deosebite, ca urmare a schimbării filozofiei privind instrucția, înzestrarea și managementul personalului. Iar accesul la programele de pregătire are un caracter motivant, deoarece se respectă principiul cel mai bun merge mai departe și se face pe baza criteriilor de selecție stabilite în acest scop, ale propunerilor comisiilor de selecție și ale rezultatelor concursului de admitere.

Specialiștii de aviație au ca reper de bază în desfășurarea activității, o singură noțiune – profesionalismul

În ceea ce privește instruirea soldaților și gradaților voluntari, anul acesta s-au desfășurat cursuri avansate de instruire pentru gradul de caporal, pe platforma Boboc, pentru un număr de peste 30 de soldați și gradați voluntari (fruntaș) în specialitățile aviație, artilerie și rachete sol-aer și radiolocație.

Totodată, aproximativ 120 de soldați și gradați voluntari au urmat cursuri avansate în specialități precum infanterie, auto, N.B.C., comunicații și informatică, în instituții de învățământ din subordinea Statului Major al Forțelor Terestre. Aceste cursuri sunt necesare pentru obținerea gradului de caporal, grad ce constituie o condiție obligatorie pentru a urma cursurile unei școli de subofițeri pe filieră indirectă. De asemenea, un număr de peste 20 de militari din această categorie au urmat cursuri în specialități precum sanitar, geniu și transmisiuni.

Un accent deosebit, la această categorie de militari, trebuie pus pe instrucția individuală de bază (instrucție de front, educație fizică militară, instrucția tragerii cu armamentul individual, educație militară etc.) și mai ales pe pregătirea de specialitate (cunoașterea tehnicii militare pe care este încadrat, întrebuințarea în luptă a tehnicii militare etc.).

Instrucție la material, într-un divizion de rachete sol-aer

Ordinea și disciplina militară

De la începutul anului și până în prezent, nu s-au semnalat încălcări grave ale ordinii și disciplinei militare cu impact negativ asupra imaginii corpului maiștrilor militari și subofițerilor, militarilor și gradaților profesioniști. Au existat unele încălcări ale normelor privind portul ținutei militare, care au fost remediate pe loc, precum și îndeplinirea sub standarde a atribuțiilor în serviciul de zi, cei vinovați fiind atenționați și avertizați. Reiterez celor în cauză și pe această cale, faptul că normele privind disciplina militară trebuie asumate conștient, deoarece executarea serviciului militar înseamnă în primul rând disciplină și suportarea rigorilor vieții ostășești. Având în vedere că maiștrii militari și subofițerii sunt educatori ai propriilor subordonați, exemplul personal trebuie să reprezinte litera de lege a tuturor activităților desfășurate.

În altă ordine de idei, consider că este necesar să se asigure o informare corectă a maiștrilor militari și subofițerilor, eliminându-se astfel tendința de exagerare a anumitor acte, fapte sau atitudini negative, deoarece zvonurile aduc prejudicii bunei desfășurări a activităților din cadrul unităților și procesului de instrucție. Totodată, trebuie descurajată tendința de „a te uita în grădina celuilalt" și încurajată, așa cum am arătat mai sus, aceea de a conduce prin exemplu personal.

Pentru îndeplinirea acestor deziderate și realizarea deplinei transparențe în relațiile cu personalul din aria de responsabilitate, prin intermediul celorlalți consilieri din Forțele Aeriene s-a constituit canalul de sprijin, cu ajutorul căruia orice militar (maistru militar, subofițer, soldat sau gradat voluntar) poate să aibă acces direct la informație.

Nivelul calității vieții și moralul

Maiștrii militari, subofițerii, soldații și gradații voluntari din Forțele Aeriene lucrează în echipe de luptă sudate, își cunosc și își îndeplinesc cu exigență atribuțiile de serviciu. Există, totuși, anumite probleme care induc o anumită stare de îngrijorare și iritare, precum: ■ instabilitate și nesiguranța viitorului, în special la personalul care încadrează tehnica de radiolocație și rachete sol-aer, mutările succesive și viața departe de familie; ■ suprasolicitare datorită insuficienței personalului; ■ diminuarea veniturilor familiale ale cadrelor, datorită unor factori diverși, precum: lipsa locurilor de muncă pentru soții, scumpirea utilităților, naveta etc.; ■ chiriile foarte mari în raport cu veniturile (salariu plus indemnizație de chirie), în special în cazul maiștrilor militari și subofițerilor tineri (în garnizoana București chiriile ajung și până la 200 euro) și imposibilitatea achiziționării unei locuințe.

La nivelul soldaților și gradaților profesioniști există unele probleme în ceea ce privește contractul care se încheie anual și care face imposibil accesul la creditele pentru bunurile de consum. Totodată, la reînnoirea contractului (anual) aceștia sunt obligați să facă vizita medicală, pe care în unele garnizoane o plătesc (Boboc, Bacău), iar la expirarea contractului pentru limită de vârstă, soldații și gradații profesioniști primesc doar ajutorul de șomaj, neexistând încă o altă posibilitate de protecție socială. Aceste probleme ar putea fi înlăturate în momentul aprobării **Statutului gradatului și soldatului voluntar,** document atât de așteptat, întrucât prin reglementările sale va da identitate acestei categorii de militari deosebit de importante prin număr și atribuțiuni.

În prezent, având în vedere complexitatea deosebită a activităților și misiunilor specifice Statului Major al Forțelor Aeriene, se lucrează la elaborarea unor standarde care să reglementeze în mod unitar activitatea, documentele de lucru și modul de acțiune al consilierilor pentru probleme ale maiștrilor militari și subofițerilor din marile unități și unitățile subordonate. Totodată, este studiată posibilitatea înființării unei asociații socio-profesionale și de sprijin a maiștrilor militari și subofițerilor din Forțele Aeriene.

Maistru militar clasa I
CLEMENTIN ISPRĂVNICELU

[1]) I.M. 3/6, Concepția de formare, dezvoltare profesională și utilizare a subofițerilor și maiștrilor militari în Armata României
I.M. 3/11, Norme de organizare și desfășurare a formării subofițerilor în activitate pe filiera indirectă
Ordinul șefului Statului Major al Forțelor Aeriene privind instrucția și exercițiile în Forțele Aeriene în anul 2006.

Oaspeți olandezi la Academia Forțelor Aeriene "Henri Coandă"

În cursul lunii mai, Academia Forțelor Aeriene a primit vizita unei delegații olandeze de cadre militare și cadeți ai Academiei Regale din Breda, Olanda, formată din: **maior Pieter van Heeswijck, maistru militar clasa I Jan Paulussen, student sergent Bart Ruber** și **student caporal Steven Boudewÿn.**

Vizita s-a desfășurat în baza unui program de colaborare ce vizează realizarea schimbului de experiență între studenții celor două academii militare. În perioada petrecută în România, delegația olandeză a avut prilejul efectuării unei vizite la Școala de Aplicație de la Boboc. De asemenea, au fost vizitate punctele de atracție turistică din zona Brașovului și Aeroclubul „Iosif Siliman".

O parte a concluziilor rezultate în urma vizitei au fost împărtășite, cu amabilitate, de către membrii delegației olandeze, cititorilor revistei Forțelor Aeriene Române, ***„CER SENIN"***:

– Vă rog să ne spuneți, în linii mari, cum este organizat sistemul de învățământ militar în Olanda?

Mr. P. van Heeswijck: În această privință există două diferențe majore. În primul rând, în Olanda există o singură Academie Militară în cadrul căreia sunt pregătiți studenți din toate categoriile de arme. În al doilea rând, perioada contractuală a unui cadru militar, cu sistemul militar, este de două feluri: pe termen lung și pe termen scurt. Acest aspect se reflectă și în perioada de pregătire.

Astfel, în primul caz, studiile universitare ale unui student militar durează 3 ani pregătirea teoretică și 6 luni pregătirea de specialitate. În cel de-al doilea caz, pregătirea teoretică durează 1 an, pregătirea de specialitate 6 luni, iar cadrul militar respectiv nu poate avansa decât până la gradul de căpitan (exclusiv).

– Ați sesizat similarități și diferențe privind programul de pregătire al studenților la nivelul celor două academii?

Std. cap. S. Boudewÿn: În ceea ce privește pregătirea generală și programele de învățământ, există numeroase similarități în privința materiilor și informațiilor transmise studenților. Unele diferențe pot fi percepute, dar cred că acestea se datorează mentalității. Am observat că intervine o anume acțiune tutelară asupra activității studenților militari din România, în sensul că li se spune aproape de fiecare dată ceea ce trebuie să facă și ce nu. În Olanda, studentul militar dispune de o mai mare libertate de decizie în privința propriilor acțiuni. Există, desigur, anumite limite în care acesta poate acționa, iar la finalul unei perioade de pregătire, activitatea studentului este analizată și sunt luate măsurile care se impun în urma concluziilor rezultate.

În România am fost impresionați de Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene de la Boboc. O instituție de învățământ deosebită, la standarde NATO.

Delegația olandeză, de la stânga la dreapta: student sergent Bart Ruber,maistru militar clasa I Jan Paulussen, maior Pieter van Heeswijck și student caporal Steven Boudewÿn

– Ce îl determină pe un tânăr olandez să aleagă o carieră militară?

Std serg. B. Ruber: În Olanda, Academia Militară oferă posibilități de dezvoltare profesională ce cu greu pot fi întâlnite într-o instituție similară civilă. Spiritul de echipă caracterizează activitatea unui student militar olandez. De altfel, moto-ul Academiei este: „One team, one mission".

– Care sunt perspectivele unui militar olandez la încheierea contractului cu armata?

M. m. clasa I J. Paulussen: La încheierea contractului, cadrelor militare li se oferă o recompensă financiară. În condițiile în care nu îndeplinesc condițiile de pensionare, urmează integrarea acestora în societatea civilă, din punct de vedere profesional. O misiune facilă, întrucât studiile militare sunt foarte apreciate în Olanda. Cine deține o diplomă eliberată de Academia Militară nu întâmpină dificultăți la angajare. Sunt recrutați fără reținere de companii private sau li se oferă posturi în administrația publică.

– Cum apreciați acest program privind schimbul de experiență între cele două academii?

Mr P. van Heeswijck: O să apelez la zicala cu care ne-a întâmpinat comandantul Academiei Forțelor Aeriene „Henri Coandă", generalul-maior dr. Constantin Zaharia: „Dacă doi oameni au câte un măr fiecare și le schimbă între ei, la final fiecare va avea tot câte un măr. Dacă doi oameni dețin câte o informație diferită și își împărtășesc reciproc informațiile, la final fiecare va deține câte două informații".

În concluzie, o experiență utilă din toate punctele de vedere (profesional, cultural, social), care sperăm că va continua și pe viitor.

Căpitan MIRCEA BARAC

M.S. REGELE MIHAI I, ÎN VIZITĂ LA MUZEUL AVIAȚIEI

În data de 27 mai a.c., Muzeul Aviației a fost gazda unei expoziții de automobile de colecție ARO M461, eveniment organizat în colaborare cu Retromobil Club România (R.C.R.).

Expoziția a celebrat împlinirea a 45 de ani de la proiectarea automobilului M461 și 35 de ani de la traversarea de către acest automobil a Africii, într-un raid de peste 18.000 km.

M.S. Regele Mihai I, președinte de onoare al Retromobil Club România, a participat la eveniment, primind din partea organizatorilor o machetă a avionului IAR-80 produs și utilizat de armata română în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, avion care îngloba piese produse în uzina de la Câmpulung, ulterior devenită ARO.

Totodată, cu această ocazie Regele Mihai I a vizitat și Sala Traian Vuia din cadrul Muzeului Aviației, fiind plăcut impresionat de modul în care au fost expuse piesele muzeistice în noua locație a instituției, din strada Fabrica de Glucoză nr. 2–4.

Deosebit de emoționant s-a dovedit momentul vizitării standului dedicat aviației române în timpul celui de-al Doilea Război Mondial. Aici, M.S. Regele Mihai I a avut plăcuta surpriză să descopere fotografii care-l înfățișau pe front, alături de aviatori români.

Fost pilot profesionist, brevetat din septembrie 1944, Regele Mihai – care a mărturisit că a pilotat peste 25 de tipuri de aparate de zbor – a fost primit ca un coleg de aviatorii militari, care i-au oferit un album cu fotografii de epocă, precum și mai multe publicații cu specific aviatic.

Cu același prilej, M.S. Regele Mijai I a primit și o diplomă de excelență din partea conducerii Muzeului Aviației.

Primul rege aviator

Regele Mihai a fost primul rege aviator din lume.

Îndrăgostit și astăzi de aeronautică, regele păstrează clară amintirea zilelor când a învățat să zboare la bordul unui avion. A început instructajul la vârsta de 20 de ani cu antrenamente la sol, la Ghimbav, pe un simulator de zbor. În anul 1942 a devenit pilot cu brevet internațional civil gradul II, după lecțiile luate pe avionul său tip Klemm 35. Avionul regelui era păstrat în hangarele uzinelor IAR Brașov, acolo unde se afla și aerodromul uzinei.

În anul 1944, Regele Mihai I a obținut brevetul de pilot militar. În 1956, când trăia deja de ani buni în exil în Elveția, regele a obținut brevetul de pilot profesionist. A fost angajat pilot la sucursala din Geneva a societății americane de aviație LEAR, unde a acumulat aproximativ 1.000 de ore de zbor ca pilot profesionist pe linii aeriene.

Căpitan
MIRCEA BARAC

MAI BINE PENTRU VETERANII DE RĂZBOI

Din Asociația Națională a Veteranilor de Război (A.N.V.R.) fac parte peste 460.000 de veterani, invalizi și văduve de război. O bună parte o reprezintă și foști luptători din Forțele Aeriene, văduve ale veteranilor care au aparținut acestei categorii de forțe armate. Din Asociație face parte, de asemenea, ca afiliată, și Asociația Cavalerilor Ordinului „Virtutea Aeronautică".

Potrivit unor legi, ordonanțe, hotărâri de guvern și altor acte normative, veteranii, invalizii și văduvele nerecăsătorite ale veteranilor beneficiază de câteva drepturi și facilități. Cele financiare sunt în funcție de durata participării pe front și de rangul decorațiilor cu care au fost distinși. Toate acestea au fost posibile după revoluția din decembrie 1989, când s-au și adoptat actele normative respective.

Recent, Asociația s-a adresat Parlamentului, Președinției și Guvernului, prin președintele ei, generalul (r) Marin Badea Dragnea, pentru ca Legea 44/1994 – principala lege care reglementează drepturile veteranilor – să fie respectată și îndeplinită întocmai, întrucât unele articole nu au fost îndeplinite nici până azi, după 12 ani de la promulgare.

Este vorba, în principal, de împroprietărirea sau despăgubirea, cu echivalentul în bani, a veteranilor decorați. Din cei 60.000 care făceau obiectul articolului de lege respectiv în urmă cu 12 ani, mai sunt în viață circa 25.000, în care sunt incluși și urmași ai celor decedați.

Întrucât sunt mulți veterani săraci, care nu au fost distinși cu alte decorații, în afară de „Crucea Comemorativă a celui de-al doilea război mondial, 1941–1945", decorație instituită după revoluție, renta de 25 la sută din solda de grad a unui sublocotenent, pe care aceștia o primesc lunar, să fie majorată, dacă bugetul țării permite, la 50 la sută.

O altă problemă vizează clarificarea scutirii de taxe și impozite locale de care beneficiază și văduvele de veterani, dar care se aplică după cum hotărăsc direcțiile financiare județene sau organele fiscale locale.

Veteranii și invalizii de război speră ca asigurarea gratuită a medicamentelor și a măsurilor de protecție socială să fie îndeplinite așa cum prevede Legea nr. 44/1994. De asemenea, s-a solicitat repartizarea gratuită a locurilor de veci în toate cimitirele civile și militare, așa cum beneficiază revoluționarii, nu locuri de înhumare, cum specifică reglementările actuale.

S-a cerut, totodată, ca un procent de 10 la sută din totalul biletelor de tratament repartizate veteranilor să fie destinat văduvelor de veterani.

Din discuțiile purtate de conducerea A.N.V.R., prin liderul ei, cu înalți reprezentanți ai Președinției și ai Guvernului, se degajă speranța că aceste câteva solicitări, precum și alte probleme ce au făcut obiectul intervențiilor, vor fi îndeplinite.

Comandor (r)
PETRE BÂNĂ

"AM ÎNȚELES CÂT DE MULT POȚI ÎNVĂȚA DIN GREUTĂȚI"

Cultura organizațională constituie o parte intrinsecă a abordărilor moderne privitoare la imaginea socială a organizațiilor. Într-o accepțiune mai largă, cultura organizațională este definită ca ansamblul valorilor, credințelor, aspirațiilor, așteptărilor și comportamentelor conturate în decursul timpului în fiecare organizație, care predomină în cadrul său și-i condiționează direct și indirect funcționalitatea și performanțele.
În rândurile ce urmează, sublocotenentul Alexandru-Daniel Beres, proaspăt absolvent al unei instituții militare de prestigiu – Academia Națională de Apărare a Japoniei, destăinuie colegilor din Forțele Aeriene Române o parte din experiența acumulată pe tărâm nipon.

– În primul rând, vă rog să explicați cititorilor revistei Forțelor Aeriene, domnule sublocotenent, cum ați devenit student la Academia Națională de Apărare a Japoniei?

– În anul 2000 am absolvit Liceul Teoretic „Nicolae Titulescu" din Brașov ca șef de promoție, după care am fost admis la Academia Forțelor Aeriene „Henri Coandă" din Brașov.

După numai câteva luni de când luasem contact cu mediul militar din România, în calitate de student militar, în urma unei preselecții, am fost ales pentru a-mi continua studiile la una dintre cele mai prestigioase școli de pe continentul asiatic, respectiv Academia Națională de Apărare a Japoniei, pentru o perioadă de cinci ani. Acest lucru a fost posibil datorită unei burse de studiu oferită de Agenția de Apărare a Japoniei.

– Cum ați perceput contactul cu o altă civilizație, cu o altă cultură?

– Unul dintre cele mai mari handicapuri privind adaptarea la cultura japoneză, le-am întâmpinat în privința învățării limbii japoneze. De fapt, primul an a fost consacrat în întregime învățării limbii japoneze și integrării în sistemul militar japonez. Deși un an poate părea mult, trebuie să recunosc că mi-a fost destul de greu să învăț limba japoneză. Pe lângă citire și scriere, aspecte ce necesită cunoașterea a câtorva mii de caractere, am avut dificultăți de a înțelege felul în care japonezii folosesc cuvintele pentru a comunica sau felul lor de a gândi și, mai ales, de a exprima ceea ce gândesc.

– Ce înseamnă, din punct de vedere organizatoric, Academia Națională de Apărare a Japoniei?

– În Japonia, Academia de Apărare este o instituție de învățământ mixtă, în sensul că aici sunt pregătiți cursanții tuturor categoriilor de forțe: terestre, maritime și aeriene.

Filosofia educațională, în cadrul Academiei, se axează pe trei mari domenii de pregătire, astfel: ■*pregătirea academică*; ■*pregătirea militară/sportivă*; ■*educarea spiritului de conducător* (acest domeniu de pregătire mai este numit și „Viața de cazarmă", fiind domeniul central al pregătirii viitorilor ofițeri).

Corpul studenților se compune din 4 batalioane, organizate în companii și plutoane. În fiecare structură există studenți din toți anii de învățământ. Chiar și în camere, studenții sunt din ani diferiți. În acest fel, studenții din anii superiori controlează întreaga activitate care se desfășoară în academie. Deoarece scara ierarhică, în rândul studenților, este extrem de bine definită, anii III și IV de studiu având atribuțiuni de comandă în ceea ce privește relația cu anii inferiori.

Astfel, viața poate fi destul de dură pentru studenții de anul I și II. În urmă cu câțiva ani, exista chiar o clasificare, destul de interesantă, a celor patru ani petrecuți ca student militar: ■anul I = *gunoi*; ■anul II = *viață de câine*; ■anul III = *sunt și ei oameni*, anul IV = *zei*. Această clasificare nu mai este de actualitate în momentul de față, însă nu cu mulți ani în urmă, reflecta stilul de viață al studenților din fiecare an. În prezent există relații de subordonare a celor din anii inferiori în raport cu anii superiori, însă nu poate fi vorba de abuzuri sau exagerări, în această privință.

La începutul fiecărui an universitar, sunt admiși aproximativ 550 de studenți, însă în primele luni, datorită regimului foarte dur, în jur de 100 – 150 de studenți, renunță la Academia Militară. În concluzie, rămân doar cei care vor cu adevărat să urmeze o carieră militară, nu doar cei care ajung în Academie în urma unei conjuncturi sau a unei „fantezii" adolescentine.

În total, în Academia Națională de Apărare există în jur de 1.600 de studenți (cu mici diferențe, de la an

la an, în funcție de numărul celor care decid să renunțe la studiile militare). Dintre aceștia, aproximativ 65 sunt studenți străini.

– Vă rog să descrieți, în câteva cuvinte, programul unei zile în Academie.

– Programul unei zile în Academie este aproape năucitor, întrucât întreg intervalul cuprins între deșteptare – 06.30 și stingere – 22.30 (în caz de studiu prelungit, stingerea este la orele 24.00) este acoperit cu activități (sectoare, cursuri, studiu, adunări etc.). Pentru anul I, pe parcursul unei zile nu există pauze. Anii III și IV au un program puțin mai lejer, însă responsabilitățile sunt mult mai mari.

Din păcate, timpul pe care un student îl are la dispoziție pentru pregătirea academică este foarte scurt, fiind de aproximativ două ore pe zi, între orele 20.00 – 22.00. Este un sistem extrem de dur, mai ales pentru studenții străini care întâmpină dificultăți mari și din cauza limbii japoneze (toate disciplinele de studiu se predau în limba japoneză). Din cauza timpului de studiu extrem de limitat, în primii ani, nu de puține ori am învățat, după stingere, în grupul sanitar. Având în vedere că foarte multe toalete erau ocupate, cred că nu eram singurul care apelam la acest „truc", însă a doua zi, nimeni nu vorbea despre acest lucru.

– Care este regimul învoirilor și al permisiilor pentru un student militar?

– Foarte strict. Învoirile se acordă numai sâmbăta și duminica. În timpul săptămânii, acestea se acordă numai pentru cazuri excepționale (înnoirea vizei, deces etc.). Anul I nu beneficiază de învoiri peste noapte nici măcar la sfârșit de săptămână. De acest "lux" poți beneficia în anul II de 11 ori, în anul III de 16 ori și în anul IV de 21 de ori.

Vacanța de vară durează doar 3 săptămâni, iar cea de iarnă, o singură săptămână. În aceste condiții, am ajuns acasă doar de 4 ori în cei cinci ani de studiu, în vacanțele de vară.

– Ce presupune pregătirea în cadrul Academiei?

– Pregătirea universitară în Academia Militară începe numai după ce studentul și-a însușit cunoștințele de bază necesare vieții de cazarmă și este echivalentă cu pregătirea oferită de orice altă universitate de stat din Japonia. Academia Militară Japoneză este considerată de către Ministerul Învățământului ca fiind o universitate de stat (programa de învățământ este identică cu programa universităților civile) și este extrem de bine cotată, pregătirea studenților realizându-se la un nivel foarte ridicat. Domeniile studiate sunt diverse, existând atât clase cu profil uman (științe politice, relații internaționale etc.), cât și clase cu profil real (informatică, comunicații, oceanografie, aeronautică, fizică aplicată etc.).

În ceea ce privește pregătirea militară, aceasta se rezumă doar o pregătire militară generală, urmând ca pregătirea de specialitate să fie aprofundată în școala de aplicație. Totodată, pregătirea militară este completată cu pregătirea sportivă, considerată cel de-al treilea domeniu ca importanță, al vieții și activității de student militar. Astfel, fiecare student este obligat să își aleagă, la începutul anului I, un club sportiv din care va face parte pe parcursul întregii academii. Eu am ales, în anul I, clubul de karate tradițional.

La sfârșitul anului I, pe baza opțiunilor și a mediilor, iar în unele cazuri, la recomandarea comandantului de pluton, se realizează selecția studenților pentru categoria de forțe din care vor face parte la absolvire. Ponderea locurilor în cele trei categorii de forțe este următoarea: 25 la sută pentru aviație, 25 la sută pentru marină și 50 la sută pentru forțele terestre.

– Ce considerați că este specific Academiei Naționale de Apărare a Japoniei?

– Întreaga activitate a Academiei Naționale de Apărare se bazează pe un cod al onoarei. Cuvintele cheie ale codului onoarei, pentru un student militar nipon, sunt: onoare, curaj și curtoazie.

Cuvântul cheie este curtoazia, acesta constituind și principala diferență între codul onoarei japonez și codul onoarei din alte academii militare ale lumii. De exemplu, în Academia Militară din Filipine, cuvintele de bază ale codului onoarei sunt: curaj, integritate și loialitate. De fapt, curtoazia ocupă un loc special în cultura niponă. Această curtoazie nu este specifică numai sistemului militar în Japonia, ci întregii societăți japoneze. Conceptul curtoaziei reprezintă un adevărat punct de reper al culturii nipone și reprezintă ceea ce în România s-ar traduce prin educație, în sensul de „bine crescut".

– Cu ce „pradă de război" s-a întors sublocotenentul Beres, din Japonia?

– În plan profesional, diploma de absolvire a Academiei Naționale de Apărare a Japoniei, reprezintă cea mai mare realizare. De asemenea, am obținut un certificat de inginer în sisteme de comunicații și un atestat nivel 1 (cel mai înalt) pentru învățarea limbii japoneze.

Din punct de vedere sportiv, am obținut centura neagră la stilul karate tradițional, precum și unele clasări în primele locuri, în cadrul unor competiții zonale de karate.

Însă, dacă din punct de vedere profesional am avut extraordinar de multe lucruri de învățat, deși timpul a fost foarte scurt, experiența pe tărâm nipon mi-a oferit multe satisfacții și în plan personal.

Cea mai mare împlinire, în acest sens, este soția mea, Mizue.

Ne-am cunoscut în timp ce eu eram în al doilea an de studiu. Am ieșit împreună, pentru prima dată, la o săptămână după ce ne-am cunoscut. După aproximativ două luni i-am întâlnit părinții. Ținând cont de cultura japoneză și având în vedere faptul că eu eram un străin venit dintr-o țară despre care nu știau prea multe, am avut emoții foarte mari. Mama ei m-a plăcut mult și ne-am înțeles foarte bine încă de la început, însă tatăl, știind că după absolvire mă voi întoarce în România, a fost puțin mai reticent cu privire la această relație. Dar cu toate diferențele culturale, după câteva luni, făceam deja parte din familie, iar la un an după ce ne-am cunoscut, am cerut-o în căsătorie. Anul acesta, imediat după ceremonia de absolvire ne-am căsătorit, având parte de o ceremonie religioasă tradițională japoneză, la care au participat și părinții mei.

– Cu ce gânduri v-ați întors în România și cum percepeți realitatea din sistemul militar românesc, după această experiență?

– În cei cinci ani petrecuți în Japonia am avut parte și de clipe frumoase dar și de momente foarte grele. Însă cel mai important este faptul că am avut de învățat extraordinar de mult, mai ales din momentele grele prin care am trecut. Am ajuns să conștientizez faptul că poți învăța la fel de mult din eșecuri ca și din reușite, ba, uneori, chiar mai mult.

Am învățat că adaptarea la condiții noi nu este niciodată ușoară. A fost greu să mă adaptez în Japonia și pare și mai greu să mă readaptez într-o țară care mai are extrem de multe lucruri de învățat, din toate punctele de vedere.

La sosirea în țară, locotenentul Beres și soția sa, Mizue, au fost primiți de liderul Forțelor Aeriene Române, generalul-locotenent Gheorghe Catrina

Ținând cont de faptul că îmi desfășor activitatea în sistemul militar românesc de foarte puțin timp, nu pot sublinia, încă, diferențele care deosebesc cultura militară română de cea niponă.

În ceea ce mă privește, sunt dispus să împărtășesc cât mai multe din învățăturile acestei experiențe și sper ca acumulările mele să fie utile Forțelor Aeriene Române. Altfel, eforturile pe care le-am făcut ar fi în zadar. Finalitatea acestor studii se va traduce prin succesele pe care le voi înregistra în plan profesional. Sunt conștient că există anumite așteptări în ceea ce privește evoluția mea, fapt pentru care mă voi strădui să nu înșel sub nici o formă încrederea celor care au investit în devenirea mea de până acum.

Locotenent-comandor
DAN HAGEANU

DEZVOLTAREA ARTILERIEI ŞI RACHETELOR SOL-AER ÎN PERIOADA 1970–1989 (2)

Problemele de complexitatea celor menţionate, în special cele referitoare la rolul, locul şi modul de întrebuinţare în luptă a categoriilor de arme participante, nu au putut fi soluţionate şi, mai ales, finalizate în cursul anului 1977. Marele câştig al acestor schimbări pare să fi fost înţelegerea de către ambele părţi a lecţiilor celor două războaie mondiale şi ale conflictelor armate ce au avut loc în perioadele postbelice, şi anume că, **în apărarea spaţiului aerian nu contează în dotarea cui se află mijloacele specializate pentru astfel de acţiuni, ci din „curtea" cui pot aceste mijloace să-şi valorifice la maxim calităţile şi să-şi suplinească servituţile.**

Cum era şi firesc, automatizarea conducerii trupelor, nevoia de a regândi influenţa vitezei, timpului şi spaţiului asupra pregătirii şi ducerii acţiunilor de luptă au reunit curând sub acelaşi acoperiş, în incinta aceluiaşi punct de comandă, aviaţia, artileria şi rachetele sol-aer, radiolocaţia şi lupta radioelectronică. Astfel, procesul reevaluării modului de a înfăptui apărarea spaţiului aerian în perspectiva anului 2000 fusese demarat.

În cadrul reorganizărilor ce au avut loc în C.A.A.T., în perioada 1976–1978, s-au produs schimbări de esenţă în structura comandamentului trupelor de artilerie şi rachete sol-aer. În acest sens au fost înfiinţate Biroul operaţii-cercetare şi Secţia trageri sol-aer. De asemenea, au fost reorganizate Biroul pregătire de luptă, Secţia exploatare tehnică de artilerie şi rachete sol-aer, precum şi Biroul documente secrete.

Pentru a da greutate funcţională şi autoritate regulamentară Secţiei trageri sol-aer, funcţia de şef al acestei secţii a fost ridicată la nivelul de locţiitor al comandantului. În consecinţă, printre atribuţiile respectivei secţii au fost trecute rezolvarea tuturor aspectelor legate de dezvoltarea poligonului Capu Midia, planificarea şi asigurarea tragerilor sol-aer şi navale cu rachetele, artileria şi mitralierele antiaeriene, cu aviaţia de bombardament, tragerile experimentale şi de omologare a tehnicii noi, muniţiei şi rachetelor, precum şi planificarea şi conducerea tragerilor executate de trupele române în poligoanele din străinătate.

Această coordonare a activităţilor din poligon a fost exercitată asupra unităţilor de profil din întreaga armată română, inclusiv a celor din Ministerul de Interne, din Securitate şi Garda patriotică pentru armă. Aşa cum avea să se dovedească în anii următori, s-au putut elabora concepţii de înzestrare, instrucţie, învăţământ şi, în general, de dezvoltare a artileriei şi rachetelor sol-aer în mod unitar, rezolvându-se raţional şi echilibrat problemele complexe ce se ridicau pentru armă în această perioadă. Spre exemplu, şeful apărării aeriene a forţelor terestre, **generalul-locotenent Laurenţiu Cupşa,** iar în perioada 1978–1983 **colonelul Florea Drăghici** şi, apoi, **generalul-maior Valentin Niţescu,** în perioada 1983–1992, au fost şi locţiitori ai comandantului apărării aeriene au teritoriului, funcţie care-i implica în problemele de decizie majore pentru evoluţia viitoare a artileriei şi rachetelor sol-aer din compunerea forţelor terestre.

O importanţă aparte pentru pregătirea efectivelor marilor unităţi, unităţilor şi subunităţilor de mitraliere, artilerie şi rachete sol-aer în această perioadă au avut-o organizarea şi desfăşurarea aplicaţiilor tactice în diferite zone din teritoriu – şi finalizate în poligonul Capu Midia prin trageri de luptă. În pofida unor condiţii grele de cazare şi hrănire a efectivelor, poligonul a constituit, prin atmosfera de campanie oferită, o veritabilă piatră de încercare atât pentru cadre, cât şi pentru militarii aduşi aici în vederea susţinerii probei de foc a confruntării cu ţintele aeriene. Atât activităţile de îmbarcare-debarcare a tehnicii de luptă, în cea mai mare parte pe calea ferată, transportul pe roţi, cât, mai ales, executarea tragerilor sol-aer, în condiţii din ce în ce mai complexe, au reprezentat tot atâtea prilejuri de călire fizică şi psihică a personalului. Din acest punct de vedere, în perioada 1970–1979, prin poligonul de trageri sol-aer au trecut toate marile unităţi, unităţile şi subunităţile de artilerie şi rachete sol-aer, toate promoţiile de absolvenţi ale şcolilor militare de ofiţeri, maiştri militari şi subofiţeri, dar şi fiecare contingent de militari în termen. Au fost convocaţi, de asemenea, pentru a repeta unele probleme de tragere şi rezervişti, cadre militare sau gradaţi şi soldaţi, experienţa poligonului asigurând menţinerea deprinderilor practice de lucru la tehnica de luptă din înzestrare.

Începând cu anul 1972 s-a trecut la antrenarea succesivă, în poligonul Capu Midia, şi a unităţilor şi subunităţilor de rachete sol-aer în scopul verificării nivelului de pregătire.

Iniţiatorul acestei reorganizări din cadrul armei a fost **generalul-maior Mircea Mocanu,** comandantul trupelor de artilerie şi rachete sol-aer din acea perioadă care, ulterior, a fost numit comandantul apărării antiaeriene a teritoriului.

De asemenea, în perioada 1975–1976 au fost iniţiate şi aplicate măsuri pentru modernizarea condiţiilor de pregătire a cadrelor active şi de rezervă în Centrul de Instrucţie. Acesta funcţiona, în condiţiile respective, în limita maximă a capacităţii de cazare şi şcolarizare,

Exerciţiu tactic complex, executat cu artileria antiaeriană

fapt la care s-au adăugat și greutățile provocate prin dislocarea unității la o distanță de 50 km față de garnizoana de domiciliu a personalului.

Ca urmare, în anul 1975, comandantul armei, **generalul-maior Mircea Mocanu,** și comandantul Centrului de Instrucție, **locotenent-colonelul Eugen Teodorescu,** au întocmit documentația necesară rezolvării situației, care, în sinteză, a cuprins: ◆ introducerea în statele de organizare a unor subunități înzestrate cu tehnica existentă în serviciu la trupe, care să asigure desfășurarea instrucției la material și a aplicațiilor tactice; ◆ reorganizarea ciclurilor (catedrelor) și înființarea unei catedre special constituie pentru disciplinele privind teoria și practica tragerilor sol-aer; ◆ repartizarea de fonduri pentru amenajarea și echiparea sălilor și laboratoarelor specifice fiecărei catedre; ◆ construirea unei cazărmi care să răspundă nevoilor de învățământ, într-o localitate în măsură a asigura și locuințe pentru cadre.

Punctul de vedere expus a fost însușit în totalitate, fiind executate recunoașteri în garnizoanele București, Brașov, Târgoviște și Ploiești, optându-se, în final, pentru București – Șos. Olteniței, unde s-au demarat lucrările prevăzute în planul de modernizare.

După 5 ani de efort depus de întregul personal din unitate, arma își avea un centru de instrucție stabil ca dislocare și corespunzător ca organizare.

Schimbări asemănătoare au avut loc și în Școlile militare din Brașov, precum și în Tabăra de Instrucție și Poligonul de Trageri Sol-Aer Capu Midia – Constanța.

După anul 1980 și până în decembrie 1989, în structura armei au mai apărut: ◆ 3 regimente de rachete sol-aer în garnizoanele Reșița (1984); Galați (1986); București–Cernica (1986); ◆ 1 regiment de artilerie antiaeriană mixtă în garnizoana Feteşti (1989); ◆ 1 divizion de artilerie antiaeriană independent în garnizoana Năvodari (1986).

Exercițiu tactic privind dispunerea unei baterii de artilerie antiaeriană pentru apărarea unei localități

Totodată, în perioada 1980–1983, au fost dezvoltate construcțiile de cazare, hrănire și instruire pentru 3 divizioane și 33 de baterii dislocate pe aerodromuri și aeroporturi, acestora fiindu-le completate și efectivele de militari (la înființare au avut asigurate numai 50 la sută din necesar). Respectiva măsură a dus la creșterea capacității de reacție a artileriei antiaeriene cu echivalentul a 16 baterii de artilerie antiaeriană și a unui pluton de mitraliere.

O măsură de mare însemnătate pentru dezvoltarea artileriei și rachetelor sol-aer într-o concepție unitară a constituit-o trecerea, în anul 1978, a apărării aeriene a forțelor terestre, din compunerea Comandamentului Artileriei Forțelor Armate în cea a Comandamentului Apărării Antiaeriene a Teritoriului.

De menționat că prin această măsură se reunea, pentru prima dată în perioada postbelică, marea majoritate a artileriei și rachetelor sol-aer din Armata Română sub o conducere unică, reunire ce avea să fie de bun augur.

Complexul de rachete sol-aer S-125 NEVA a intrat în înzestrare pentru constituirea celui de-al doilea aliniament de apărare aeriană a Capitalei

În domeniul înzestrării și modernizării bazei materiale a instrucției, perioada 1970–1989 a cunoscut schimbări importante, în special pe linia rachetelor sol-aer.

Astfel, în anul 1973, Brigada 1 Rachete Sol-Aer a primit în înzestrare complexul automatizat pentru conducerea tragerilor sol-aer tip ASURK-1M de mare unitate, cu o capacitate de cuprindere pentru 8 divizioane de rachete sol-aer cu bătaie medie. Complexul a atras după sine instalarea la punctul de comandă al brigăzii a unui batalion de radiolocație automatizat, înzestrat cu cele mai moderne stații aflate în serviciul trupelor radiotehnice, realizarea unei rețele de transmisiuni bazată pe radiorelee de mare fidelitate și producție în lucru. Acest fapt a conferit conducerii acțiunilor în luptă, desfășurate de marea unitate, siguranță în pregătirea și executarea tragerilor. Parametrul de bază, care evidențiază câștigul obținut în conducere prin întrebuințarea acestei aparaturi, îl reprezintă scăderea duratei necesare efectuării operațiunilor de descoperire, selectare, prelucrare și transmitere a datelor la punctul de comandă, simultan asupra evoluției a 10 ținte aeriene și a comenzilor de execuție a tragerilor la divizioane de la 180 secunde în cazul conducerii manuale sau de la 90 de secunde în regim de lucru semiautomatizat, la numai 10 secunde. Rezultatele obținute la tragerile de luptă din poligoane au probat această scădere a ciclului de comandă.

În perioada 1970–1989 au mai intrat în înzestrarea trupelor din apărarea aeriană complexele de rachete VOLHOV-3M, precum și complete de modernizare pentru tehnica aflată în exploatare. O parte din aceste complexe au înlocuit pe cele de tip Dvina, care epuizaseră resursa de funcționare, iar o parte, încadrate cu efective, au fost introduse și întrebuințate pentru organizarea apărării aeriene a noi obiective.

De asemenea, în vederea constituirii celui de al doilea aliniament de apărare aeriană a Capitalei, în anul 1986 au intrat în înzestrare complexele de rachete cu bătaie mică de tip „Neva".

Este de menționat faptul că în această perioadă un loc important în asigurarea trupelor cu armament l-a constituit dezvoltarea industriei de apărare. Reluarea procesului de fabricație a tunurilor, muniției și aparaturii artileristice, început în țara noastră cu opt decenii în urmă, a permis constructorilor români să-și manifeste priceperea și să realizeze în această perioadă tunuri antiaeriene de calibru mic 30 mm cu două țevi, mitraliere antiaeriene de 14,5 mm cu patru țevi și muniția aferentă.

Istoria acestor decenii, 1969–1989, ca de altfel și a celor precedente, nu a fost lipsită de greutăți, de obstacole care mai de care mai dificile.

Serviciul de luptă permanent în garnizoane și dispozitive izolate solicita o asistență tehnică promptă, marcată însă deseori de lipsa pieselor de schimb, a utilajelor specifice și a resurselor de energie (combustibili și rețele electrice).

Totodată, impunerea unor restricții în consumul de materiale destinate întreținerilor tehnice zilnice, lunare și sezoniere mult sub normele regulamentare, conjugată cu limitarea orelor de pregătire cu tehnica în funcțiune au mărit considerabil doza de risc în procesul de exploatare, în relația om-tehnică.

Compensarea acestor situații, mult accentuate după anul 1975, a fost realizată prin efortul oamenilor. Poate că indicele cel mai potrivit pentru a reda acest efort îl constituie raportul dintre timpul petrecut de personal în dispozitive și poligoane și cel în care s-a aflat la domiciliu. Acesta constituie, de fapt, și miracolul menținerii capacității de luptă permanente în întregul dispozitiv de apărare și obținerii de rezultate bune și foarte bune în confruntarea cu țintele reale la tragerile de luptă.

Comportarea demnă, ostășească a acestor oameni-ostași pe timpul evenimentelor din decembrie 1989, funcționarea în parametri nominali a întregii tehnici de luptă aflate în serviciu, desfășurarea în siguranță a fluxurilor tehnologice și, mai ales, felul în care au rezolvat situațiile inedite apărute, confirmă spusele lui Vasile Pârvan: „știm că în urmă avem razimul adevărului istoric".

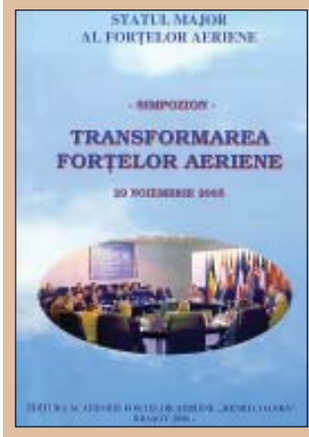
Căpitan MIRCEA BARAC

Bibliografie:
Istoria Artileriei și Rachetelor Antiaeriene Române, General de divizie (r.) Eugen Teodorescu, Locotenent-colonel Visarion Neagoe ;
Istoria Apărării Antiaeriene a Teritoriului României, General-colonel (r) dr. Vasile Cutoiu

Puterea aeriană – element definitoriu pentru transformarea Forţelor Aeriene Române

"Puterea aeriană", tema centrală a Simpozionului "Transformarea Forţelor Aeriene până în anul 2015", desfăşurat la sediul Statului Major al Forţelor Aeriene în data de 29 noiembrie 2005, este atent reliefată şi detaliată în lucrarea cu acelaşi titlu, recent tipărită la Editura Academiei Forţelor Aeriene din Braşov.

Lucrarea, apărută sub coordonarea şefului Statului Major al Forţelor Aeriene – **general-locotenent Gheorghe Catrina –** şi girată de un comitet ştiinţific condus de către locţiitorul şefului Statului Major al Forţelor Aeriene, **general-maior dr. Mihail Orzeaţă,** urmând firul dezbaterilor, abordează aspectele conceptuale ale transformării, transformarea în plan structural şi infrastructural, precum şi transformarea în planul instruirii.



Esenţa demersului academic şi finalitatea lui au fost descrise limpede, încă de la începutul manifestării, de către şeful Statului Major al Forţelor Aeriene: **„Într-o etapă în care totul se schimbă – concepte, structuri organizaţionale, echipamente – este nevoie mai mult ca în trecut de o viziune, care să descrie, în termeni abstracţi, finalitatea dorită. O viziune pe termen lung, ca imagine a unui viitor posibil, este crucială pentru categoria noastră de forţe armate şi singura cale de a focaliza alocarea eficientă a resurselor comune pentru dezvoltarea unor capabilităţi aeriene reale şi utile efortului militar întrunit".**

Câteva repere reţinute: ♦ elementele deja "acoperite" (rotirea forţelor în teatre de operaţiuni îndepărtate, executarea misiunilor solicitate de NATO şi UE în Ţările Baltice, respectiv Bosnia-Herţegovina, managementul unui aeroport internaţional – Kabul); ♦ securitatea aeriană în noul context geo-politic; ♦ provocările privind integrarea sistemului de resurse umane; ♦ instruirea forţelor aeriene în perspectiva anului 2015.

Lucrarea reuşeşte, astfel, să evidenţieze toate aspectele ce converg către îndeplinirea scopului propus – determinarea puterii aeriene în contextul transformării categoriei noastre de forţe – şi, mai mult, să deschidă calea către un posibil dialog constructiv în scopul îmbunătăţirii relaţiilor socio-umane, absolut necesare derulării procesului de tranziţie către cerinţele şi standardele cerute.

Comandor DUMITRU BERBUNSCHI

Traian Vuia şi epoca sa

"La o ultimă încercare, cu un vânt lateral, am mărit admisia vaporilor şi maşina s-a ridicat dintr-o dată la o înălţime între 0,6 m şi 1 m" (Traian Vuia, L'Aerophile, aprilie 1906). Această frază sintetizează într-un mod simplu dar concis, munca de creaţie, viaţa şi idealurile unuia dintre cei mai importanţi pionieri ai aviaţiei mondiale.

Drumul până la atingerea idealurilor în care Traian Vuia a crezut în permanenţă, dar şi sentimentele copleşitoare care au definit reuşita sa ne sunt aduse în actualitate, într-un context grafic şi literar de excepţie, de către un colectiv de pasionaţi ai aviaţiei.

Aşadar, prin munca deosebită depusă de cei 6 coautori ai lucrării "Pioneri ai aviaţiei mondiale – Traian Vuia şi epoca sa", imaginea completă a ceea ce a însemnat calea către primul zbor cu un aparat mai greu decât aerul prin propriile sale mijloace, este exprimată cu fidelitate şi profesionalism.

Structura lucrării, remarcabilă prin definirea concretă a etapelor parcurse, prin repartizarea exactă a studiilor făcute de inventator – capitolele sunt axate, astfel, pe lucrul la motoare, avionul propriu-zis, elicoptere etc. – reuşeste să atingă toate evenimentele constitutive ce au condus la zborul istoric al românului Traian Vuia din data de 18 martie 1906.

Cronologia din finalul cărţii vine, de asemenea, în completarea demonstraţiei dorite de autorii lucrării privind rolul de model pentru cizelarea unui geniu creator şi promotor în exprimarea viitoare a aviaţiei mondiale.

În concluzie, nu putem decât să remarcăm încă o dată profesionalismul imprimat unei munci de excepţie, unei documentări asidue şi, nu în ultimul rând, unei coeziuni a ideilor transpuse în text şi imagine, fapt care imprimă o dorinţă perenă de a obţine un feed-back consistent.

Plutonier-major SORIN SĂFTOIU

Povestea continuă

În data de 26 mai a.c., la comandamentul Statului Major al Forţelor Aeriene s-a desfăşurat o activitate de cinstire şi de onorare a împlinirii unei frumoase vârste de către unul dintre cei mai vechi piloţi militari, veterani de război şi, totodată, unul dintre cei mai pasionaţi aviatori – **comandorul (r) EMIL MUNTEANU**.

Astfel, cu ocazia sărbătoririi celei de-a 92-a aniversări, pilotul nemţean, rudă a marelui scriitor Ion Creangă, a fost invitat de către şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, **generalul-locotenent Gheorghe Catrina** în scopul înmânării, din partea instituţiei, a unei diplome de excelenţă pentru întreaga activitate. Această ocazie a permis invitatului să rememoreze câteva dintre multiplele fapte de arme trăite în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, să realizeze o scurtă trecere în revistă a evenimentelor importante din viaţa sa (absolvirea Liceului Militar de la Chişinău în anul 1933, a Şcolii de Ofiţeri de Cavalerie de la Târgovişte în 1936 şi a celei de Comandant de Bord în 1941, arestarea şi timpul petrecut în închisoarea deţinuţilor politici etc.) şi să-şi exprime, cu această ocazie, mulţumirea pentru atenţia care i s-a acordat.

Comandorul (r) EMIL MUNTEANU a mai primit, din partea comenzii unităţii, simbolul Forţelor Aeriene Române şi, de asemenea, a fost invitat la Baza de Transport Aerian Otopeni, pentru a "ţine pasul" cu dezvoltarea şi amploarea pe care a cunoscut-o aviaţia militară din România.

Mesajul desprins din căldura dialogului dintre veteranul de război – "o pildă demnă de urmat pentru noi toţi", aşa cum a fost descris aviatorul în cuvântul de mulţumire adresat de liderul Forţelor Aeriene Române, **generalul-locotenent Gheorghe Catrina** — şi cei prezenţi la aniversare, s-a remarcat prin emoţia redescoperirii unor fapte şi evenimente deosebite şi de transmiterea, către generaţia următoare, a elementelor sale constitutive: curajul şi camaraderia

Plutonier-major SORIN SĂFTOIU

CER SENIN

PER ASPERA AD ASTRA

PUBLICAŢIE EDITATĂ
DE STATUL MAJOR
AL FORŢELOR AERIENE ROMÂNE

CONSILIUL EDITORIAL
AL REVISTEI
"CER SENIN"

Preşedinte

general-maior dr. MIHAIL ORZEAŢĂ
e-mail: morzeata @ roaf.ro

Membri

general-maior dr. MARINEL NICOLAE
e-mail: nicolae@roaf.ro

general de flotilă aeriană FĂNICĂ CÂRNU
e-mail: fcarnu@roaf.ro

general de flotilă aeriană ION ŞTEFAN
e-mail: istefan@roaf.ro

căpitan-comandor LILIANA TĂNASE
e-mail: proff@roaf.ro

comandor DUMITRU BERBUNSCHI
e-mail: dberbunschi@roaf.ro

Coperta 1

Monumentul ridicat la Kabul de detaşamentul Forţelor Aeriene Române ce reprezintă România, în calitate de "Lead Nation", în structura de conducere şi coordonare a KAIA. În plan îndepărtat sunt monumentele detaşamentelor ce au reprezentat Turcia, respectiv Germania

Coperta 4

22 mai 1981 – echipajul misiunii Soiuz 40, format din locotenentul-major ing. Dumitru-Dorin Prunariu şi colonelul Leonid Popov. Bucuria aterizării cu succes pe Pământ, după o misiune cosmică ce a durat 7 zile, 20 de ore şi 42 de minute

COPYRIGHT:
Este autorizată orice reproducere, cu condiţia specificării sursei.

Redacţia "CER SENIN"

Şoseaua Bucureşti-Ploieşti, km. 10,5
sector 1, Bucureşti
Telefon/Fax: **021/231.53.82**
E-m@il: **cersenin@roaf.ro**
ISSN 1582-6317. B 222.05; C 1011.00

NORME DE COLABORARE:
Cititorii pot trimite pe adresa redacţiei texte şi fotografii care se încadrează în tematica revistei.
Manuscrisele nu se înapoiază.
Răspunderea juridică pentru conţinutul articolelor aparţine în exclusivitate autorilor, conform art. 206 CP.

REDACTOR-ŞEF:
comandor
DUMITRU BERBUNSCHI;
e-mail: dberbunschi@roaf.ro

SECRETAR DE REDACŢIE:
căpitan MIRCEA BARAC;
e-mail: mircea_barac@yahoo.com

Ne puteţi vizita şi la www.roaf.ro/ro/cersenin

PROCESARE TEXTE:
LEANA TUDORAN;
e-mail: leni_tudoran@yahoo.com

TEHNOREDACTARE:
LUCIAN TEODORESCU;
e-mail: teodorescu_lucian@yahoo.com

FOTOREPORTER:
ADRIAN SULTĂNOIU;
e-mail: adiuss2000@yahoo.com

SUBOFIŢER CU EVIDENŢA
plutonier-major
SORIN SĂFTOIU
e-mail: sorin_saftoiu@yahoo.com

Tipărit la
Centrul Tehnic-Editorial al Armatei
sub comanda nr. 4389/2006